ENCICLOPEDIA VISUAL DE LAS

GRANDES BATALLAS

DE LA II GUERRA MUNDIAL (I)

6



Editorial
Rombo

ENCICLOPEDIA VISUAL DE LAS

GRANDES BATALLAS

DE LA II GUERRA MUNDIAL

(I)



ENCICLOPEDIA VISUAL DE LAS

GRANDES BATALLAS

DE LA II GUERRA MUNDIAL

(I)

John Macdonald

Editorial
Rombo

Dirección editorial:
Julián Viñuales

Coordinación editorial:
Julián Viñuales, Jr.

Dirección técnica:
Pilar Mora

Coordinación técnica:
Miguel Ángel Roig

Diseño cubierta:
Hans Geel

Traducción:
Luis Ogg

Título original:
Great Battles of World War II
A Marshall Edition

Publicado por:
Editorial Rombo, S. A.
Muntaner, 371
08021 Barcelona

ISBN: 84-86579-50-3 (Volumen 6)
84-86579-55-4 (Obra completa)

Impresión:
Rotocayfo, S.A (8-11-94)
Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona)

Depósito Legal: B. 29251-94

Printed in Spain

SUMARIO

Introducción del general sir John Hackett 7

Dunkerque *Mayo - junio de 1940* 8

La batalla de Inglaterra *Julio - octubre de 1940* 20

El hundimiento del Bismarck *Mayo de 1941* 32

— *Introducción del general sir John Hackett* —

A medida que nos acercamos al punto de referencia del medio siglo de tiempo transcurrido desde la Segunda Guerra Mundial, el interés público por el transcurso y rumbo del conflicto no disminuye, incluso coinciden algunas circunstancias que estimulan nuevos estudios. Aunque en este plazo han abundado los conflictos armados, no se ha producido ningún enfrentamiento a escala mundial y, por otro lado, lo que sucedió en la última guerra mundial se puede considerar en la actualidad desde un entendimiento más clarificador y una perspectiva más objetiva.

El material de consulta es mucho más accesible, lo que ha permitido que se realicen trabajos sumamente valiosos basándose en él, que ofrecen una mejora considerable de buena parte de lo que se había escrito y publicado sobre el evento con anterioridad. Aunque muchos de los participantes principales han dejado de existir, aún son numerosos los intérpretes de papeles menores a los que se puede consultar. No obstante, la disponibilidad de testimonios personales de primera mano no persistirá indefinidamente y esto provoca un énfasis y premura añadidos para su explotación.

Otro motivo que ha contribuido al aumento del interés por la última guerra mundial es la preocupación profunda y extendida de que no se vuelva a producir jamás otro conflicto a este nivel, con las armas que se tienen en la actualidad. Con la aparición de las armas nucleares, hemos sobrepasado una línea divisoria y nos encontramos en un terreno en el que librar una guerra total ha dejado de ser un acto político racional. Además, aparte de las armas nucleares, las nuevas tecnologías en constante desarrollo han modificado radicalmente el método militar, y las batallas terrestres, en el mar o en el aire nunca volverán a ser las mismas. De los ejemplos concretos que se estudian en este libro, más de uno ha pasado ya a ser una curiosidad histórica. La batalla de Arnhem, en la que yo mismo tuve una papel considerable, viene inevitablemente a la memoria, y por supuesto hay muchas más.

Algunas de las tecnologías aplicadas a la guerra con posterioridad a la Segunda Guerra Mundial son ahora comunes. Los helicópteros, láseres, vehículos pilotados por control remoto, propulsión por cohete, armas teledirigidas, técnicas electrónicas, la proliferante automatización, ordenadores, fibras ópticas, nuevos materiales tanto en metales como en plásticos y cerámicas; la lista, de la que aquí enumeramos unos pocos elementos, es larguísima. Más aún: si reflexionamos sobre la escena global, tendríamos que tener en cuenta la cuestión de lo que sucedería en el espacio. Al estudiar las batallas de la Segunda Guerra Mundial, miramos a un pasado cuyos aspectos materiales no se repetirán de forma generalizada, pero se trata de un pasado que produce una fascinación constante, del que aún hay mucho que aprender.

Un aspecto destacado del interés creciente por las batallas de la Segunda Guerra Mundial es el desarrollo de técnicas avanzadas para su estudio, de las que este libro ofrece un ejemplo notable. La aplicación de los sistemas gráficos asistidos por ordenador a la topografía aporta una luz nueva al elemento dominante de cualquier batalla terrestre: lo que se denomina generalmente el terreno. En él, el instrumento principal es el mapa; pero cuanto mejor, más detallado y más preciso es el mapa, a menudo más difícil resulta su utilización, y a veces no dice nada de lo que es de importancia vital.

Un mapa que tuve que usar siendo oficial de carro de combate en el desierto occidental del norte de Africa, durante los choques previos a la batalla de El Alamein, tenía 60 cuadros contiguos que no contenían nada en absoluto. Aún así, el movimiento del terreno del desierto, con sus pequeños pliegues y ondulaciones (por no hablar del estado del terreno, que variaba desde piedras a una fina arena) podría convertirse fácilmente, en la lucha con tanques, en una cuestión de vida o muerte. En los mapas convencionales se señalan fácilmente aspectos más destacados, suficientemente marcados como para romper una línea de contorno, pero incluso así, la representacion sólo en dos dimensiones no trasmite todo lo que el operador militar quiere saber.

La publicación por Marshall Editions en 1984 de su espléndido libro *Grandes batallas del mundo*, donde hacían libre uso de las gráficas por ordenador, abrió un capítulo nuevo y excitante. El presente libro, *Grandes batallas de la Segunda Guerra Mundial*, será una revelación para muchos que aún no han experimentado lo que este nuevo e ingenioso planteamiento de los partes de batalla tiene que ofrecer.

J. W. Hackett

El general sir John Hackett, soldado y académico, licenciado por Oxford en historia clásica y medieval, finalizó su carrera militar (herido tres veces y con tres medallas al valor en la Segunda Guerra Mundial) como comandante del Grupo de Ejército del Norte de la OTAN antes de volver a la vida universitaria. Defensor a ultranza de la Alianza Atlántica, mantiene unos vínculos especialmente estrechos con las fuerzas estadounidenses. Sus dos libros sobre una Tercera Guerra Mundial han vendido más de dos millones de ejemplares en todo el mundo.

Dunkerque/ *mayo-junio de 1940*

En los últimos días de mayo de 1940, Gran Bretaña se tambaleaba al borde de un desastre militar de magnitud sin precedentes. Para sorpresa universal, los ejércitos alemanes se habían abierto camino con ataques sorpresa a través de los Países Bajos y del norte de Francia en poco más de dos semanas. La resistencia aliada se desintegraba y casi toda la Fuerza Expedicionaria británica quedó acorralada en una pequeña área aislada alrededor del puerto francés de Dunkerque en el canal de la Mancha.

Pero ¿cómo le sobrevino un infortunio así a lo mejor del ejército británico? El largo y duro camino que finalizó en la costa de Dunkerque empezó el 10 de mayo, cuando la Alemania nazi invadió Holanda, Bélgica, Luxemburgo y Francia, deteniendo de modo violento la inactividad que había prevalecido en la denominada «farsa de guerra» desde el inicio de las hostilidades en septiembre de 1939.

Aunque los franceses tenían una fe casi mística en el poder disuasorio de la línea Maginot, una cadena de fortificaciones estudiadas que protegían su frontera nororiental con Alemania hasta la frontera belga, no ignoraban la posibilidad de un ataque a través de los Países Bajos neutrales. El Plan D, un avance no ensayado por el interior de Bélgica, había sido ideado para contratacar una amenaza de este tipo.

Aquel fatídico 10 de mayo (el mismo día en que Winston Churchill se convirtió en primer ministro de Gran Bretaña), el comandante supremo aliado, el general francés Maurice Gamelin, puso en marcha el Plan D. Mientras las fuerzas belgas escasamente equipadas retrocedían ante los alemanes, tres ejércitos mecanizados, el Primero y Séptimo franceses y la Fuerza Expedicionaria británica, se desplazaron hasta el río Dijle.

Los Aliados, por supuesto, no sabían nada del «Plan Amarillo» de los alemanes y, al desplazar sus mejores tropas hacia el norte, a territorio belga, le hacían el juego al enemigo.

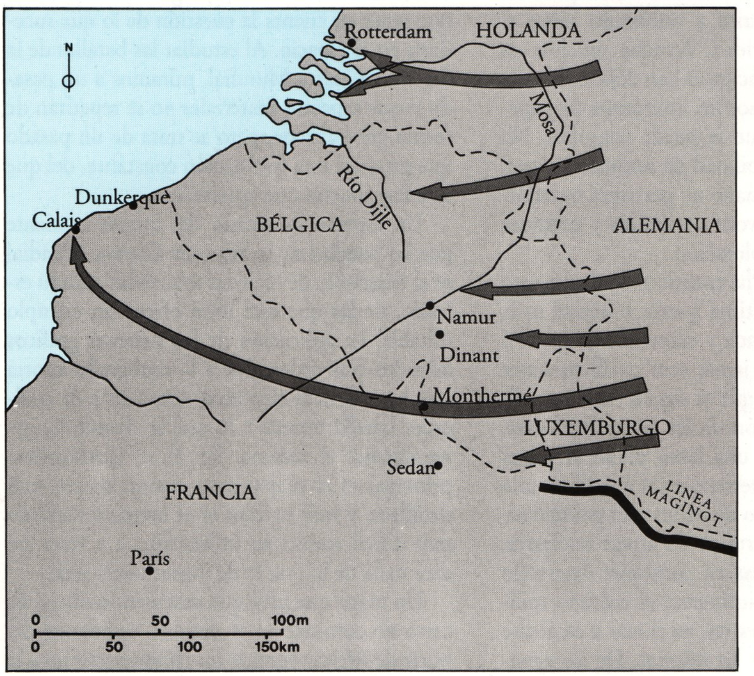
Lo que el general Erich von Manstein había tramado inteligentemente y que Adolf Hitler aprobó tan jubilosamente era un ataque contundente: el Grupo B del ejército del general Fedor von Bock, que incluía 29 divisiones, se dirigiría a través de Holanda y Bélgica mientras que las 45 divisiones del Grupo A del general Gerd von Rundstedt iban a introducirse en Francia a través de la región montuosa de las Ardenas, salvando el flanco de la vanagloriada Línea Maginot.

Los franceses, que creían que el terreno era infranqueable para las fuerzas enemigas, habían situado su ejército más débil, el Noveno, en el frente de las Ardenas. Se dieron cuenta del error cuando los carros blindados, apoyados por la Luftwaffe, sometieron a la frágil oposición francesa al impacto de las tácticas de guerra relámpago.

Además de romper la línea francesa, los alemanes también trabaron combate con el millón

El Plan D aliado dependía fuertemente de la Línea Manigot. Las mejores formaciones —los ejércitos Séptimo y Primero franceses y la Fuerza Expedicionaria británica— estaban acantonadas entre el límite de estas defensas y el mar del Norte. Los ejércitos Noveno, Segundo y Tercero franceses, más débiles, estaban ubicados donde se pensaba que la Línea Maginot y el territorio accidentado y boscoso de las Ardenas requerían un apoyo mínimo.

Si los alemanes amenazaban a Holanda y Bélgica, los tres grupos situados más al norte avanzarían hasta la línea defensiva natural del río Dijle.



Si los alemanes hubieran empleado el Plan Schlieffen de 1914, que tenía como objetivo cercar París, el Plan D podría haber sido efectivo. En su lugar, adoptaron el Plan Amarillo del general Von Manstein.

Al amenazar la zona del norte, lo que incitaba a la Fuerza Expedicionaria británica y a los ejércitos Séptimo y Primero franceses a moverse en dirección noreste, una fuerza alemana muy superior —el Grupo A a las órdenes de von Rundstedt— podía arrojar siete divisiones de carros blindados a través de las supuestamente impasables Ardenas. Esta fuerza pondría luego rumbo hacia los puertos de la costa norte.

Las tácticas de guerra relámpago son simples en su concepto pero potencialmente letales. Los objetivos se seleccionan, *derecha*, y se identifican los puntos más débiles de la línea defensiva enemiga. A ambos lados de la penetración acorazada propuesta se utilizan ataques convencionales para contener la zona (1), mientras se emplea un camuflaje de cortina de humo para ocultar la concentración de tanques en el sector principal.

El asalto inicial de los tanques va precedido de contundentes ataques aéreos y bombardeos de la artillería (2), concebidos para despejar la zona de ataque y desorganizar las comunicaciones y las reservas del enemigo. Los paracaidistas, lanzados tras las líneas enemigas, desorganizan aún más las comunicaciones y evitan el avance ordenado de los refuerzos.

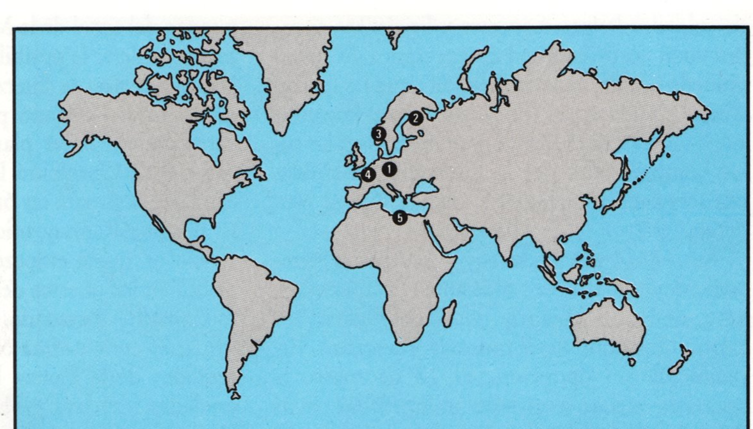
El principal ataque acorazado (3), respaldado de cerca por divisiones motorizadas (4) y, tras ellos, la infantería (5), avanza con la máxima fuerza disponible por el sector débilmente defendido.

Un vez conseguida la brecha de penetración, la punta de lanza blindada se abre, evitando y luego rodeando los puntos fuertes de la defensa. Tropas motorizadas de apoyo, reemplazadas posteriormente por unidades de infantería, consolidan los avances territoriales. La contundencia, la rapidez y la ferocidad del ataque provocan pánico entre los civiles.

Mientras tanto, los tanques están libres para ahondar aún más en territorio enemigo, rodeando áreas cada vez más amplias. La rapidez es esencial para garantizar la captura de los defensores antes de que tengan tiempo de retirarse y reagruparse.



El general Heinz Guderian (1888-1954), el creador de la fuerza alemana de carros blindados, fue un comandante decidido y destacado. Sus métodos era poco usuales para un hombre de su rango. Al rayar el día abandonaba el cuartel general en un vehículo blindado, con un oficial de transmisiones, su radio y una máquina de claves «Enigma» (*abajo, izquierda*). Acompañado por sus mensajeros y un vehículo de media oruga para el terreno difícil, dirigía las operaciones desde el frente, manteniéndose en contacto permanente con su cuartel general.



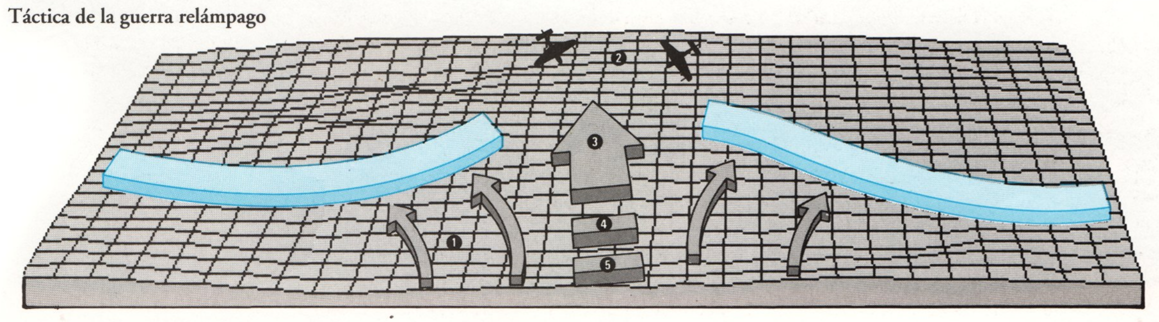
En septiembre de 1939, Polonia (1) fue dividida entre Alemania y Rusia. La invasión rusa de Finlandia (2) en diciembre pudo ser bloqueada pero, en marzo de 1940, los fineses aceptaron los términos del armisticio de Rusia. Alemania ocupó Dinamarca y Noruega (3) en abril de 1940 y en mayo inició su ataque sorpresa contra los Países Bajos y Francia (4). En el norte de Africa (5), los italianos se preparaban para atacar Egipto y, en China seguía la guerra con los japoneses, en marcha desde 1937.



Los tanques de Rommel y la infantería motorizada avanzaron tan repentinamente que sus oponentes no tuvieron tiempo para destruir puentes y secciones de carreteras para retrasarlos. En la foto, una columna en avance es dirigida por un avión de observación Fiesler-Storch, que vuela en círculos sobre el lugar donde un tanque ha volcado fuera de la carretera. Estos aviones se usaban para detectar los peligros y las oportunidades que aparecían por el camino y para informar por radio al cuartel general. Una división de tanques alemanes, que se podía mover a unos 4,8 km/h por carretera, consumía aproximadamente 4.500 l de gasolina por hora. Los suministros alemanes se aumentaban a menudo gracias al reabastecimiento de combustible de los tanques en las gasolineras francesas.

Hitler con un grupo de paracaidistas altamente preparados condecorados todos ellos con la Cruz de Caballero en el ataque contra Eben Emael, el fuerte belga supuestamente inexpugnable. Los alemanes aterrizaron sobre el tejado en planeadores y atacaron antes de que los defensores supieran que la guerra había empezado. Colocaron granadas de carga hueca en las cúpulas de los cañones, luego lanzaron explosivos de gran potencia por las salidas de ventilación y los pozos de escaleras. El fuerte sucumbió rápidamente.

Táctica de la guerra relámpago



de soldados belgas, franceses y británicos situados en el norte, con una táctica clásica de envolvimiento doble. La coordinación entre las fuerzas aliadas combatientes fue escasa o nula: la confusión —y a veces el pánico— prevaleció en las rutas bombardeadas por la Luftwaffe, obstruidas por refugiados que huían y soldados que se retiraban.

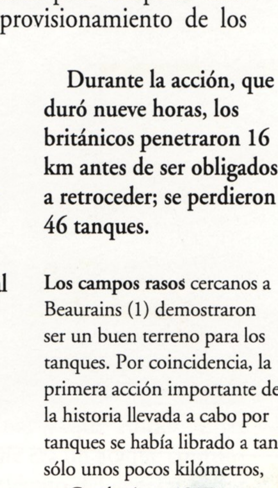
Entre el 16 y el 19 de mayo, los Aliados retrocedieron hasta el río Escalda ante el avance constante de Bock. Mientras tanto, en Francia, los carros blindados de Rundstedt avanzaban virtualmente sin oposición. El 18 de mayo, la avanzada estaban a tan sólo 50 km de las costas del canal de la Mancha. La trampa alemana se cerraba.

El domingo 19 de mayo fue un día trascendental en la campaña de Dunkerque. En un intento desesperado por cambiar la fortuna en declive de su enorme ejército, el gobierno francés sustituyó a Gamelin, de 68 años, por el enérgico general Maxime Weygand, de 73 años, que por entonces se encontraba en Beirut, desconectado de los acontecimientos de Bélgica y Francia.

Al mismo tiempo que se producía este cambio en el mando, el general vizconde Gort VC (Cruz Victoria), comandante en jefe de la Fuerza Expedicionaria británica, había aceptado de mala gana la conclusión de que era hora de pensar en una retirada británica para recuperar fuerzas en las líneas de aprovisionamiento de los puertos del canal de la Mancha. También empezó a considerar la posibilidad de una evacuación. Por suerte para la Fuerza Expedicionaria, el almirantazgo, instigado por Churchill, ya había comenzado a hacer planes para una eventualidad así. La Operación Dinamo, como se llamó en clave, se puso a las órdenes del vicealmirante sir Bertram Ramsay, oficial general de la marina en Dover, quien empezó a reunir buques apropiados en los puertos del sur de Inglaterra.

Combate y retirada, combate y retirada, se convirtió en la norma cotidiana de los hombres agotados de la Fuerza Expedicionaria y de las unidades francesas y belgas que aún no se habían descompuesto. No existía una línea de frente coherente, y los Aliados se desmonoraban bajo la presión sostenida alemana. Sin embargo, cuando la acción se trasladó hasta el antiguo campo de batalla de la Primera Guerra Mundial, en el norte de Francia, una pequeña parte de la Fuerza Expedicionaria provocó un nerviosismo no esperado en las filas alemanas. Setenta y cuatro tanques de la «Frankforce», un grupo de asalto mixto dirigido por el general de división H.E. Franklyn, contraatacó al ejército enemigo al sur de Arras, sorprendiendo al oficial al mando de la 7ª División de Carros Blindados, el general de división Erwin Rommel, por la ferocidad de su ofensiva. Aunque los británicos finalmente fueron rechazados, Rundstedt dijo posteriormente que esta acción había retrasado su avance dos días vitales.

Mientras el general francés Weygand trazaba planes impracticables para una evasión aliada para



La amenaza más seria al avance de los alemanes por el norte de Francia fue el asalto realizado el 21 de mayo de 1940 por la «Frankforce». Esta unidad mixta, comandada por el general de división Franklyn, incluía tanques, infantería, cañones de campaña y anticarros y pelotones de reconocimiento.

Inicialmente, los 58 tanques MkI y los 16 MkII Matilda llevaron a cabo un buen avance. Como escribió Rommel en su diario: «El fuego de los tanques enemigos ha creado el caos y la confusión entre nuestras unidades... obstruían las carreteras... con sus vehículos en vez de entrar en acción». Pero la resistencia se endureció en cuanto Rommel se hizo cargo, quien señaló personalmente su blanco a cada cañón.

Durante la acción, que duró nueve horas, los británicos penetraron 16 km antes de ser obligados a retroceder; se perdieron 46 tanques.

Los campos rasos cercanos a Beaurains (1) demostraron ser un buen terreno para los tanques. Por coincidencia, la primera acción importante de la historia llevada a cabo por tanques se había librado a sólo unos pocos kilómetros, en Cambrai, en 1917.

Alrededor de las 19.00 horas una fuerza mixta de tanques del Cuarto Batallón, del Regimiento Real de Tanques, topó con una línea de cañones alemanes de 88 mm (5). La mayoría de los tanques eran MkI biplazas (3), con un coraza bastante resistente, pero insuficientemente armados con una ametralladora de .303 pulgadas.

Sólo 16 Matildas MkII (4) se encontraban en acción alrededor de Arras. El tanque más fuertemente acorazado de Francia en aquella época, era impenetrable para la artillería antitanque de 37 mm de los alemanes. Uno de ellos continuó intacto después de 14 impactos directos.

Durante largos períodos de acción, los tanques lucharon solos, ya que se habían distanciado de la infantería y la artillería de apoyo. Los tanques sólo corrieron peligro (2) cuando los alemanes desplegaban artillería a corta distancia.

El ataque ejecutado por los tanques británicos al sur de Arras (*flecha de silueta roja*) no era lo suficientemente potente como para forzar una brecha en las líneas alemanas de avance. Si la «Frankforce» hubiera logrado unirse a los ejércitos franceses en el sur, la campaña habría cambiado completamente.

La artillería de 88 mm del 23º Regimiento Antiaéreo alemán (5) desempeñó un papel importante para conseguir que el ataque británico retrocediera. Aunque estaban diseñados como cañones antiaéreos, estas armas eran eficaces utilizadas como antitanques, ya que lanzaban granadas perforadoras. Una batería informó que había dejado fuera de combate a nueve tanques.

unirse con las fuerzas situadas al sur, interceptadas por el ataque de penetración de Rundstedt, Gort rebajó la ración de la Fuerza Expedicionaria a la mitad. La situación empeoró, confundiendo el optimismo de Weygand. El viernes 24 de mayo cayó Boulogne, Calais aguantaba como podía, y los carros de combate se encontraban a 25 km de Dunkerque, el único puerto que quedaba capaz de acoger una evacuación importante.

Al día siguiente tuvieron lugar dos acontecimientos, uno a cada lado de las líneas, que aseguraron que la Fuerza Expedicionaria sobreviviría para luchar otro día. Hitler, inexplicablemente, ordenó a sus tanques que se detuvieran y que dejaran a la Lufwaffe acabar con la resistencia aliada en la zona aislada de Dunkerque; una labor que superaba la capacidad de su brazo aéreo. Y cuando el Führer permitió más tarde que los carros de combate volvieran a avanzar, una fuerte lluvia había vuelto impracticable el terreno, entretejido de canales y zanjas, para un avance rápido de las fuerzas.

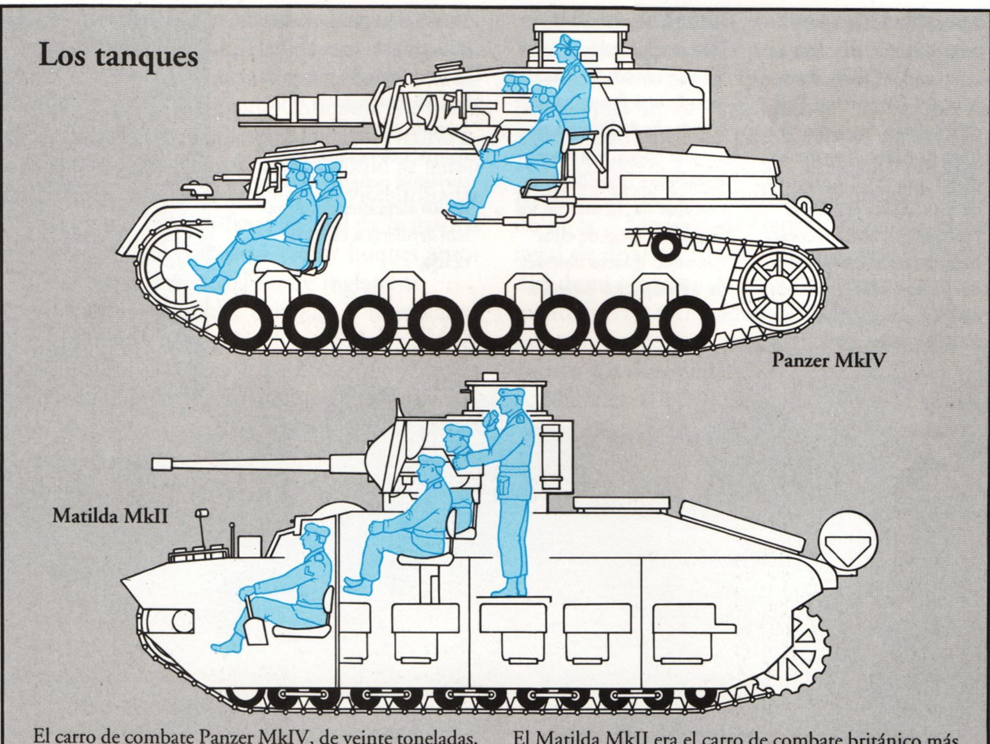
Por otro lado, el general Gort movía sus dos divisiones de reserva hacia el norte para apoyar su flanco izquierdo, donde el ejército belga estaba al borde del derrumbamiento y el peligro que corría la Fuerza Expedicionaria era real e inminente. El domingo 26 de mayo, mientras en Inglaterra la gente iba a la iglesia y a pasear al sol, Calais caía y se ponía en marcha la operación Dinamo.

El mismo día, la Fuerza Expedicionaria, con la cooperación de franceses y belgas, que ahora aceptaban que la evacuación era inevitable, empezó una retirada gradual hasta un perímetro defensivo preparado. Tenía 25 km de ancho por 12 km de profundidad, y se extendía desde un poco más al sur de Dunkerque hasta Nieuwpoort en Bélgica en dirección norte. Cuando la Fuerza Divisionaria empezó a retroceder, incapacitó toda su artillería y transporte y destruyó cantidades masivas de aprovisionamiento para evitar que el enemigo pudiera utilizarlo.

Aunque la evacuación había empezado la noche del 26-27 de mayo, con la llegada a Dunkerque del buque de transporte de tropas *Mona's Isle*, el destacamento de tierra de la Royal Navy a las órdenes del capitán W.G. Tennant no llegó a puerto hasta la mañana del lunes para empezar a coordinar la enorme misión de rescate. Hacía mal tiempo. La fuerza aérea y la artillería alemanas hacían fuego contra la ciudad con obuses pesados. Los restos lamentables de la guerra aparecían por doquier (incluidos los cuerpos de 1.000 bajas civiles); y para desaliento de los marineros, la cadena de 8 km de muelles había quedado fuera de servicio.

Sólo quedaban intactos los espigones este y oeste, relativamente frágiles, que protegían la entrada al puerto, pero no habían sido diseñados para amarrar navíos grandes. Tampoco hubieran sido suficientes para los propósitos de la Armada. La dureza del bombardeo alemán, junto con el gran número de soldaos que llegaban a Dun-

Los tanques



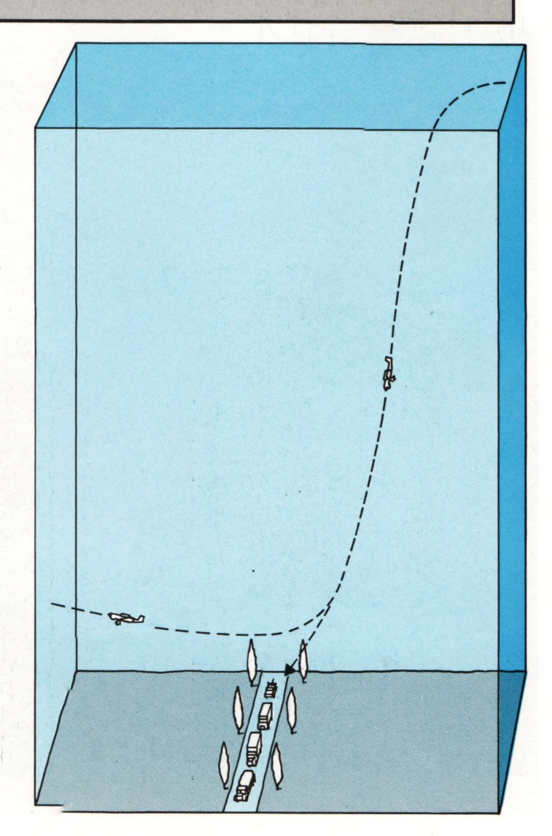
El carro de combate Panzer MkIV, de veinte toneladas, tenía un cuerpo blindado soldado eléctricamente de hasta 30 mm de grosor en algunas partes, particularmente en la delantera. Estaba armado con un cañón de baja velocidad, de cañón corto, de 75 mm y dos ametralladoras de 7,92 mm. La dotación de cinco hombres —comandante, artillero, cargador, conductor y telegrafista— se situaba en su interior con la proximidad suficiente como para comunicarse por contacto físico o por gestos y reemplazarse entre sí. El Panzer MkIV se convirtió en el vehículo blindado de combate del ejército alemán más usado durante la guerra.

El Matilda MkII era el carro de combate británico más eficaz durante los primeros años de la guerra; en agosto de 1943 se habían fabricado casi 3.000 unidades cuando se detuvo la producción. La mayoría de estos vehículos, de 26,5 toneladas, con coraza empernada, remachada, de hasta 78 mm de grosor, llevaban un cañón de a dos de alta velocidad. El barro seco de las cadenas se eliminaba a través de unas aperturas a lo largo de los lados del tanque. La torreta blindada de rotación hidráulica era pequeña y angosta para los tres tripulantes que la ocupaban: el comandante, cuya visión era limitada, el artillero, y el cargador/telegrafista.

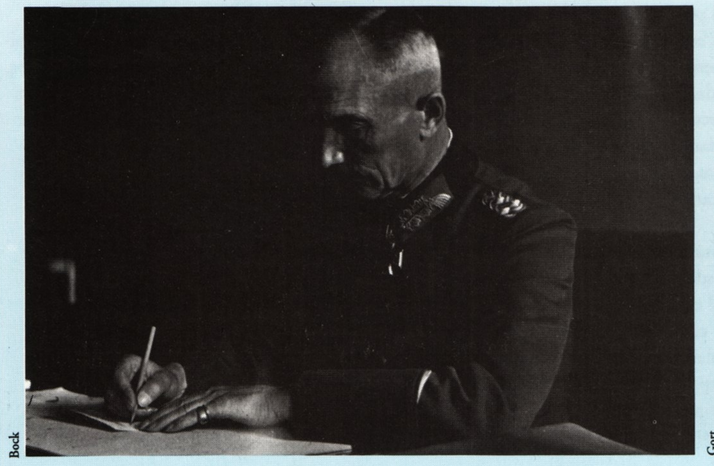
El aullido escalofriante de los aviones de bombardeo en picada Junkers Ju 87B —los Stukas— se convirtió en sinónimo de la táctica de guerra relámpago alemana durante la primera parte del conflicto. La retirada aliada se vio hostigada por enjambres de estas naves biplazas de aspecto bastante tosco, utilizadas ampliamente por la Luftwaffe como apoyo a las operaciones de la infantería y de las unidades blindadas.

El Stuka tenía una velocidad máxima de 289 km/h en vuelo horizontal y un radio de acción de 600 km, y era un bombardero sorprendentemente preciso. Los ataques los ejecutaban normalmente escuadras de 30 aviones que arremetían sobre el objetivo en 10 secciones de tres. Un método común era que el piloto de un Stuka iniciara su picado desde 15.000 pies con un ángulo entre 60-90°; se lanzaba hacia el suelo a una velocidad que podía alcanzar los 740 km/h, soltaba su carga de bombas desde unos 2.000 pies, y luego tenía que superar una fuerza de cuatro G para remontar su descenso precipitado.

El Ju 87B, que tenía dos ametralladoras delanteras de 7,92 mm y una del mismo calibre en la parte posterior de la carlinga, llevaba normalmente cuatro bombas de 50 kg debajo de sus alas y una bomba de 250 kg bajo el fuselaje.



Los comandantes







El **general Erich von Manstein (1887-1973)** ideó el plan alemán para la invasión de Europa occidental y él mismo mandó un cuerpo. Sus mayores triunfos, sin embargo, los obtuvo en la campaña rusa cuando, en 1942, su Segundo Ejército derrotó a los rusos en Crimea y cuando, en 1943, estabilizó el frente alemán después del desastre de Stalingrado.

El **mariscal de campo Fedor von Bock (1880-1945)**, que había servido en la campaña polaca, comandó el Grupo B del ejército en el ataque occidental de 1940. Un hombre de rasgos afilados y aspecto severo, era un soldado completamente profesional que evitaba involucrarse políticamente. Dirigió el frente central durante la invasión de Rusia en 1941 y al año siguiente el Grupo Sur; pero en julio fue relegado del mando por Hitler por ser demasiado cauteloso.

Al igual que Bock, el **mariscal de campo Gerd von Rundstedt (1875-1953)** era un duro soldado profesional de la escuela prusiana que se esforzó poco por disimular su disgusto patricio por el «cabo» Hitler. Mandó el Grupo A del ejército durante la invasión de Francia y posteriormente (1941-42) el Grupo Sur en Rusia.

El comandante en jefe francés en 1939-40, **general Maurice Gamelin (1872-1958)**, confiaba en la fuerza de la infantería francesa, aunque menos en la artillería. Tardó demasiado en darse cuenta de que la estrategia alemana iba encaminada al canal de la Mancha, no a París, y fue reemplazado después de que los alemanes se abrieran camino el 19 de mayo. Su sucesor, el **general Maxim Weygand (1867-1965)**, contaba con una larga carrera militar. En el momento de su designación, advirtió: «no garantizo el éxito». De hecho, no tardó mucho en instar al mariscal Pétain a pedir un armisticio. Tanto Weygand como Gamelin fueron deportados a Alemania, pero fueron liberados en 1945.

El **general vizconde Gort (Cruz Victoria, 1896-1946)** había servido desde 1937 como jefe del Estado Mayor General Imperial hasta que fue designado para dirigir la Fuerza Expedicionaria británica en Francia en 1939. En 1942-44 fue responsable de la defensa de Malta. Un hombre de valor excepcional, fue famoso en el ejército por su frialdad bajo presiones extremas.



Camiones británicos en retirada, entre ellos un tranporte de tanques, se detienen en las calles congestionadas de Le Neubourg en el norte de Francia. Los refugiados, en su confusa huida, contribuían enormemente al caos y a las dificultades del ejército. Muchas personas que circulaban en coches sujetaban un colchón al techo como protección contra el fuego de ametralladoras de la Luftwaffe; otros, en bicicletas o empujando carretillas, no tenían otro remedio que dispersarse cada vez que un avión se lanzaba sobre ellos. Puesto que todas las carreteras principales pasaban por centros urbanos, estas condiciones caóticas se repetían a lo largo de toda la línea del avance alemán.

Dunkerque/4

Entre el 26 de mayo y el 2 de junio de 1940, la mayor parte de la Fuerza Expedicionaria y muchos **soldados franceses fueron evacuados desde Dunkerque a Inglaterra bajo el fuego de los cañones de los alemanes que los tenían rodeados.**

Desafiando minas, metralla y bombas, una enorme flota de barcos, pequeños y grandes, tomó parte en una misión de rescate que se llamó en clave Operación Dinamo.

Su éxito se debió a varios factores: la magnífica organización de la Royal Navy; la entereza y sentido común de las tropas que estaban a la espera; y un mar en calma durante nueve días sucesivos. Además, los largos períodos de escasa visibilidad mantuvieron inactiva a la Luftwaffe, que por otro lado era constantemente hostigada por la RAF.

Columnas de espeso humo negro de los depósitos llameantes de petróleo (5) señalaban el puerto de Dunkerque. Servían para guiar a las tropas aliadas en retirada a la parte derecha de la costa para intentar el embarque.

En el primer día de la evacuación, el capitán Tennant de la Royal Navy se dio cuenta de que para salvar a la mayoría de los soldados habría que embarcarlos tanto desde el estrecho y frágil muelle Este (4) como desde las amplias playas que se extendían al norte de la ciudad (3).

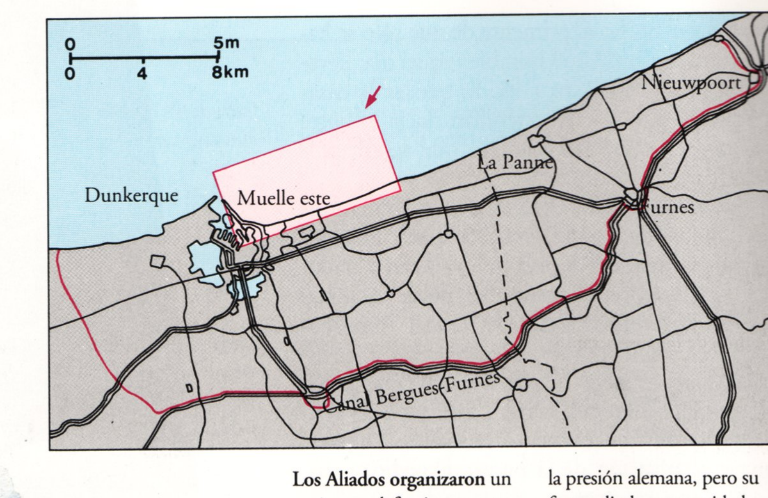
En las playas, los hombres formaban colas a millares (1), esperando pacientemente su turno para ser evacuados. La artillería alemana, posicionada a cierta distancia en el interior, tenía al alcance Dunkerque y las playas de evacuación y las bombardeaba con frecuencia pero, en cierta medida, la arena disminuyó el efecto de las bombas que caían con ruido sordo. Muchas embarcaciones fueron alcanzadas y hundidas (9).

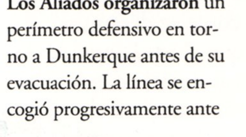
Para acelerar el embarque desde las playas, camiones del ejército se introdujeron en el mar donde la profundidad era escasa y se colocaron unos tras otros para formar embarcaderos improvisados (2) desde los cuales los hombres podían saltar a las embarcaciones bajas que esperaban para recogerlos.

Unos 600 barcos grandes (7) —buques de guerra, transbordadores, mercantes, gabarras holandesas— transportaron a la mayoría de soldados de regreso a Inglaterra.

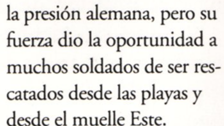
Para transbordar a las tropas hasta barcos de mayor tamaño que se encontraban en alta mar se emplearon unos 300 «embarcaciones pequeñas», como los pequeños yates de cabina (8). Una de ellas estaba dirigida por Exploradores del Mar —muchachos de 16 o 17 años— pero la mayoría de los civiles que tomaban parte eran pescadores, marineros de lanchas de salvamento y personas por el estilo.

La Luftwaffe aparecía cada vez que se levantaba la niebla. De tanto en cuanto, los bombarderos Stuka (6) atacaban a los soldados que esperaban y los barcos que tenían que rescatarlos. Algunos aviones fueron derribados por las armas antiaéreas de los barcos.





Los Aliados organizaron un perímetro defensivo en torno a Dunkerque antes de su evacuación. La línea se encogió progresivamente ante



la presión alemana, pero su fuerza dio la oportunidad a muchos soldados de ser rescatados desde las playas y desde el muelle Este.

kerque y el hecho deprimente de que sólo se había embarcado a 7.669 hombres aquel día, llevaron al capitán Tennant a decidir que las extensas y rectas playas que se extendían hacia el norte del arruinado puerto tendrían que servir también para el embarque.

Tennant envió un aviso urgente al almirantazgo solicitando tantas embarcaciones menores como fueran posibles para que vinieran a trasladar a los hombres que esperaban desde las arenas a buques mayores situados en alta mar. Al mismo tiempo, el capitán tomó la decisión crucial de intentar usar el largo muelle oriental, que podía alojar varios buques a la vez. La decisión de Tennant significó un elemento crucial en Dunkerque y la salvación de la Fuerza Expedicionaria.

El «lunes sangriento», como se denominó, finalizó con las noticia de que el rey Leopoldo de Bélgica había decidido un armisticio con los alemanes que entraría en vigor a medianoche. Esto hizo más urgente la retirada británica, para evitar que el enemigo abriera fuego a través del hueco comprendido entre su flanco izquierdo y la costa, que hasta entonces había estado defendido por los bravos restos del ejército belga.

Mientras las infanterías británica y francesa mantenían una lucha enérgica en el perímetro defensivo, unidades cada vez más hambrientas y agotadas se unían a las largas colas, ordenadas en su mayoría, que se formaban sobre la playa. La primera de las «embarcaciones pequeñas» llegó ante la costa francesa la noche del 29 de mayo y empezó a recoger a los soldados. Antes del final de la evacuación, casi 300 de estos endebles navíos habían participado en esta peligrosa labor.

Abriéndose camino entre las minas, las bombas y el cañoneo, embarcaciones de transporte de tropas de todas las formas y tamaños continuaron pasando por baquetas hasta Dunkerque y de vuelta. Algunas lo lograron, varias no lo consiguieron, y los restos de naufragios se convirtieron en un obstáculo adicional para los cansados marinos. El 30 de mayo, 125.000 hombres de la Fuerza Expedicionaria estaban de regreso en Inglaterra, y aquel día Winstn Churchill, temeroso de que los alemanes pudieran disfrutar del golpe propagandístico de capturar al comandante en jefe británico, ordenó el regreso del general Gort. Así lo hizo dos días más tarde, transfiriendo el mando al general de división Harold Alexander.

El 31 de mayo fueron embarcados 68.014 hombres, el total diario más alto de toda la evacuación; aún así, muchos más continuaban allí. Al día siguiente, primero de junio, amaneció claro —fue uno de los dos y medio únicos días con buen tiempo de los nueve que iba a durar la operación— y la Luftwaffe volvió a sobrevolar las playas en gran número, ametrallando y bombardeando. Los soldados fustrados hacían fuego con sus rifles contra los aviones en su vuelo bajo, mientras refunfuñaban: «¿Dónde está la maldita RAF?». La Real Fuerza Aérea fue víctima de frecuente sarcasmo injustificado durante la campaña

Agotados por su retirada larga y combativa, los hombres dormían en la cubierta de un buque transporte mientras esperaban para ponerse en marcha rumbo hacia Inglaterra. A menudo los muelles estaban tan repletos de personas que se tuvo que impedir a los marinos que usaran la artillería de los barcos. No había salvavidas suficientes para dar uno a cada hombre.



Soldados sobre un destructor llegan a salvo a Dover. Muchos barcos resultaron dañados durante la travesía del canal de la Mancha; se recurrió a dejar redes colgando a los lados de los barcos para que los hombres pudieran ser rescatados más fácilmente del agua cuando se encontraba un buque que se hundía.



La Cruz Roja y las organizaciones de mujeres voluntarias establecieron rápidamente un servicio eficaz para ofrecer comida y té caliente a los cansados y hambrientos hombres de la Fuerza Expedicionaria. La mayoría de soldados consiguieron salvar sus armas personales; el resto se perdió, incluidas pilas enormes de equipo que se había reunido como previsión de un aumento de la fuerza de la Fuerza Expedicionaria.

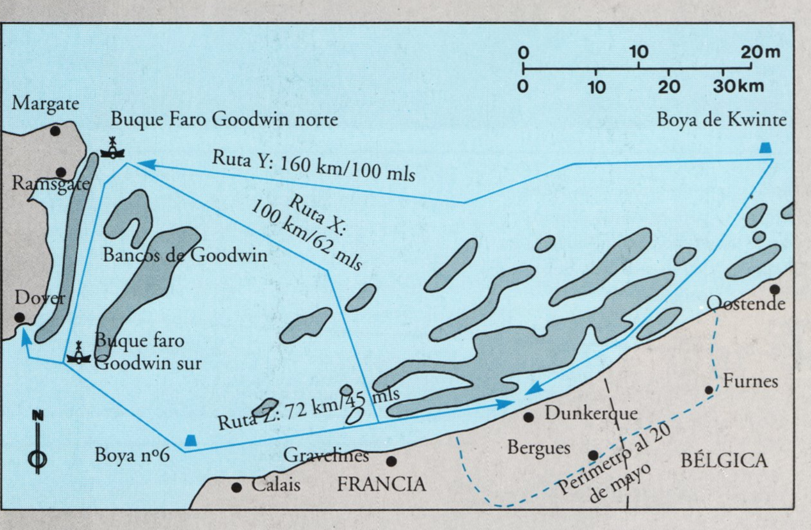
Escapar del caos

Los barcos grandes, que requerían aguas profundas, no podían emplearse para evacuar a la tropa debido a los bajíos de la costa. Los destructores podían acercarse a la orilla, pero aunque Gran Bretaña había contado con más de 200 embarcaciones de este tipo al estallar la guerra, algunos habían sido hundidos o dañados y muchos no podían retirarse de las funciones que realizaban. Como resultado, se recurrió a navíos civiles de todo tipo: las «embarcaciones pequeñas».

La ruta más corta desde Dunkerque a Dover, la Ruta Z, era de unos 72 km y dejaba a los barcos al alcance de las recién establecidas baterías de artillería alemana en torno a Ćalais. La Ruta X, más alejada hacia el noreste, escapaba de este campo de acción, pero era peligrosa a causa de los bajíos y las minas no retiradas, de modo que se tuvo que optar por seguir la Ruta Y, un paso más largo hasta la baliza Kwinte, al noreste de Oostende, para proseguir luego al norte de los arenales Goodwin. Esta ruta tenía casi 88 km más que la más corta, lo que prolongaba peligrosamente la exposición al ataque aéreo alemán.

También había otros riesgos. El mar en la zona de embarque pronto se vio llena de barcos zozobrados, restos flotantes y cientos de cadáveres. Las embarcaciones que cargaban a los soldados quedaban temporalmente inmovilizadas, lo que las convertía en objetivos fáciles para la Luftwaffe. Todo el espacio disponible se utilizaba para alojar a los hombres y los barcos sobrecargados se inclinaban de modo alarmante cuando había que maniobrar para evitar los ataques. En la oscuridad, los barcos colisionaban, sumándose al caos general.

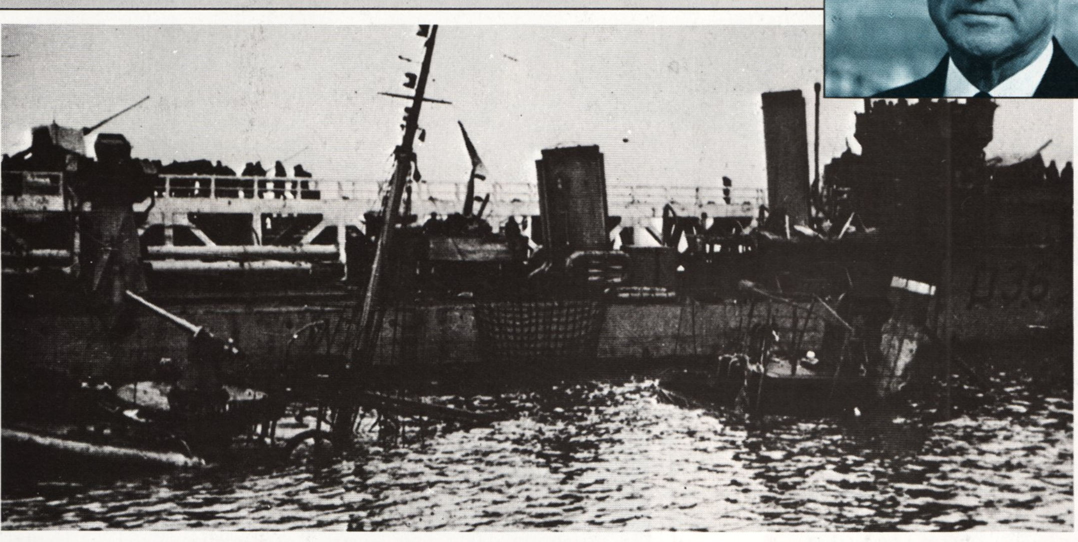
Aún así, a pesar de las dificultades y de las bajas, se pudo rescatar a más de siete veces la cifra esperada de 45.000 hombres y, como escribió Churchill posteriormente, «había un sentimiento de intenso alivio, que casi se convertía en triunfo», en Gran Bretaña. No obstante, el primer ministro se apresuró a recordar al Parlamento del peligro de la complacencia. «Las guerras» —declaró—, «no se ganan con evacuaciones».





El capitán William G. Tennant (1890-1963) ofreció su ayuda a Ramsay y fue enviado a Dunkerque como oficial naval superior en tierra. Su figura imponente exudaba autoridad y calma y transmitía confianza a las agotadas tropas.

El vicealmirante sir Bertram Ramsay (1883-1945), oficial general en Dover, conocía bien el canal de la Mancha. Era reservado pero altamente inteligente y un hombre decidido, en quien Churchill tuvo una confianza absoluta.



El destructor HMS *Vivacious* junto al muelle. A su estribor se halla el casco de una jábega, que ha recibido un impacto directo.

Los destructores podían evacuar más soldados y más rápidamente que otros buques pero, cuando las pérdidas en los barcos aumentaron alarmantemente, el almirante sir Dudley Pound, el primer lord del mar, sabiendo que los destructores eran una salvaguarda esencial para Gran Bretaña, ordenó que abandonaran la acción a todos a excepción de los 15 más viejos. El número de hombres rescatados a diario y al mismo tiempo descendió.

La obligación de Pound era preservar la flota británica, la de Ramsay salvar la Fuerza Expedicionaria. A primera hora de la tarde del 30 de mayo, Ramsay telefoneó al primer lord del mar y expuso enérgicamente su punto de vista: a menos que los destructores regresaran a Dunkerque, buena parte de la Fuerza Expedicionaria sería capturada. No se sabe a ciencia cierta si la decisión final fue de Churchill pero, a las 15.30, se ordenó a seis modernos destructores que regresaran de inmediato a las playas.

de Dunkerque y después de ella; lo cierto era que se había encontrado en lo más duro de la lucha desde el inicio de los ataques relámpago alemanes y había sufrido fuertes bajas tanto en aviones como en hombres.

Cuando la retirada hasta la costa empezó a realizarse en serio, se decidió añadir protección aérea, con vuelos que partían desde Inglaterra en vez de arriesgarse a enviar más escuadrones a Francia. No hay ninguna duda de que la RAF hizo la mejor labor posible con recursos limitados, bombardeando posiciones e instalaciones enemigas durante la noche y enviando patrullas de cazas durante el día. Los británicos perdieron 177 aviones, 31 de ellos el 1 de junio; los alemanes perdieron 240. Las cifras hablan por sí solas.

El 2 de junio volvió la niebla, y el canal de la Mancha continuaba en una calma misteriosa mientras lo que quedaba de la Fuerza Expedicionaria, así como grandes contingentes de soldados franceses, esperaban para subir a bordo de los barcos. Uno de los últimos soldados que dejó la costa, por la que se esparcían cadáveres y desechos, fue el general Alexander; y justo antes de medianoche, el capitan Tennnant, sin duda aliviado, comunicó al almirante Ramsay, «la Fuerza Expedicionaria ha sido evacuada». Unos 338.226 hombres tambaleantes habían sido llevados oportunamente hasta lugar seguro, muchos de ellos todavía con sus armas pequeñas.

Miles y miles de soldados franceses también habían sido evacuados, pero muchos mantenían aún una acción de retaguardia valiente y desesperada a medida que los alemanes se abrían camino hacia la ciudad. La operación Dinamo continuó hasta las 02.23 del 4 de junio, cuando quedó claro que la resistencia francesa había caído y que los 30-40.000 hombres que permanecían en Dunkerque no podían ser rescatados. En total, 139.991 soldados franceses habían sido embarcados y llevados sanos y salvos a Gran Bretaña.

El júbilo que siguió al alivio provocado por el rescate de tantos hombres llevó a Winston Churchill a advertir que las evacuaciones no ganaban las guerras. De hecho, las cifras destacan el hecho de que la causa aliada había soportado un revés severo. De las aproximadamente 850 embarcaciones diversas que habían hecho posible el éxito de la Operación Dinamo, 235 habían sido hundidas. La Fuerza Expedicionaria había perdido 68.111 hombres, muertos, heridos, desaparecidos o prisioneros, junto con todas sus armas y transportes y una enorme cantidad de provisiones. Los franceses sufrieron terriblemente; las bajas calculadas en la región ascendían a 2.000.000, de los que habían muerto más de 90.000; las pérdidas holandesas y belgas ascendían a 9.779 y 23.350 respectivamente. Las bajas enemigas sumaban, según los partes, 150.000.

En el lado del reconocimiento, en lo que se refiere a Gran Bretaña, la mayor parte de los soldados formados de la Fuerza Expedicionaria estaban a salvo y listos para reanudar la lucha.



Un cámara alemán filma el escenario de Dunkerque poco después de la evacuación británica. Los alemanes eran maestros de la propaganda y utilizaban estas filmaciones tanto para consumo propio como para intimidar a los habitantes de la Europa ocupada.



Soldados alemanes en la playa en Dunkerque inspeccionan un embarcadero provisional formado por camiones del ejército británico.



Entre el 27 de mayo y el 4 de junio de 1940, 338.226 soldados aliados fueron llevados sanos y salvos de vuelta a Inglaterra desde las playas y el muelle Este en Dunkerque. Algunos, de todas formas, como éstos soldados en Calais, fueron hechos prisioneros, al igual que los miles que mantuvieron el perímetro defensivo en torno a Dunkerque para dar la oportunidad de escapar a su compañeros.

Operación León Marino

Después de Dunkerque y de la caída de Francia, Gran Bretaña se preparó para la invasión. Pero a principios de junio de 1940, Hitler pensó que sus triunfos en Europa deberían convencer al gobierno británico para solicitar la paz; él mismo sugirió un armisticio.

Cuando Hitler se dio cuenta finalmente de que Gran Bretaña no iba a rendirse voluntariamente, ya había perdido su mejor posibilidad de una invasión con éxito. En opinión del general Karl Student, comandante de las mejores fuerzas aéreas alemanas, Hitler había aplazado la invasión seis semanas de más. Al principio de la guerra, Student había hecho planes para una invasión por aire alrededor de los puertos del canal de la Mancha del área de Kent y para la captura de un aeródromo. En su opinión, el programa se tenía que haber puesto en práctica durante el caos de Dunkerque, pero hasta julio el alto mando alemán no empezó a apresurarse a planificar la «Operación León Marino».

Pero la operación sufrió un retraso constante. La Luftwaffe perdió el control del espacio aéreo sobre el canal; Hitler se convenció de que Gran Bretaña estaba al borde de la revolución, lo que para él hacía innecesaria la intervención; luego, después de la batalla de Inglaterra, el Führer dirigió sus pensamientos a atacar Rusia.

La Operación León Marino requería asaltos sobre un frente que se extendía desde Portland a Dover, con un desembarco en una cabeza de puente ya asegurada por las fuerzas aéreas, como había planeado Student.

Las fuerzas estaban disponibles y se hicieron esfuerzos para reunir una flota de gabarras de invasión, pero el plan nunca se puso en acción.

Capitulación de Francia

El 13 de junio, Winston Churchill, ya con 65 años y después de un solo mes en el cargo de primer ministro, se puso una pistolera con un revolver cargado y se trasladó en avión, con una escolta de aviones de caza, a Tours, ciudad a la que se había trasladado el gobierno francés. Allí encontró todo en estado caótico: el aeropuerto bombardeado, las calles repletas de coches de refugiados y la mayoría de los ministros dispersos. El gobierno francés estaba entonces dividido entre los que estaban desesperados y los que querían continuar la lucha hasta el final. Sin embargo, cuatro días antes, los alemanes habían reanudado la ofensiva y, el 10 de junio, Mussolini, «el italiano de los cálculos errados», según la frase despectiva de Churchill, atacó en el sur de Francia sin previo aviso.

El 16 de junio, Gran Bretaña, en un acto de generosidad notable en su hora más peligrosa, liberó a Francia de su obligación por tratado solemne de no establecer jamás una paz separada con la Alemania nazi. Al día siguiente, un nuevo gobierno francés, dirigido por el anciano y derrotista mariscal Pétain, pidió un armisticio y pronto se estableció el gobierno títere de Vichy en la Francia no ocupada. La batalla de Francia había concluido; la batalla de Inglaterra no iba a tardar en producirse.

The Daily Telegraph

MR. CHURCHILL AND AN INVASION

READY, UNDISMAYED, TO MEET IT

"WE SEEK NO TERMS & ASK NO MERCY"

LONDON IN RUINS BETTER THAN ENSLAVEMENT

BRITISH ATTACK AFTER FOUR-DAY SIEGE

ADVANCE OVER RIVER BED AGAINST ITALIANS

FRANCE WILL BE LIBERATED

Los titulares de los diarios del 15 de julio difundían el desafiante discurso de Churchill radiado la noche anterior. En las pocas semanas que habían seguido a Dunkerque, los británicos habían alcanzado un alto estado de alerta contra cualquier ataque. Los carteles ordenaban a los civiles que, en caso de invasión, no huyeran ante el enemigo, como habían hecho los franceses, bloqueando las carreteras, sino que permanecieran en sus casas.

ENEMY INVASION.

WHAT YOU MUST DO.

Remain at work: when unable to do so and you have no invasion duty

CONTACT YOUR LOCAL WARDEN.

He will arrange for you to help the City to carry on.

If you are in Civil Defence, that is your job.

If you have no invasion duty, stand firm.

Do not leave your district; do not block the roads.

Do not listen to rumours; only obey orders given by the military, police, Civil Defence personnel or Ministry of Information.

Be on your guard against Fifth Columnists.

Apply to your local Warden for more detailed instructions.

Keep by you a 48 hours' supply of food and water.

Issued by the Birmingham Invasion Committee.

La batalla de Inglaterra/*julio-octubre de 1940*

Antes de que Hitler pudiera considerar seriamente lanzar la «Operación León Marino», el asalto por mar de Inglaterra, la Luftwaffe tenía que ganar el control del espacio aéreo sobre el canal de la Mancha. Si no lo conseguía, la flota alemana representaría un objetivo fácil para la Real Fuerza Aérea (RAF). El Führer lo expuso claramente en su Directiva nº 16, que destacaba los requisitos para la invasión propuesta: «La Real Fuerza Aérea debe estar tan débil moral y físicamente que sea incapaz de llevar a cabo ningún ataque significativo contra la travesía alemana.»

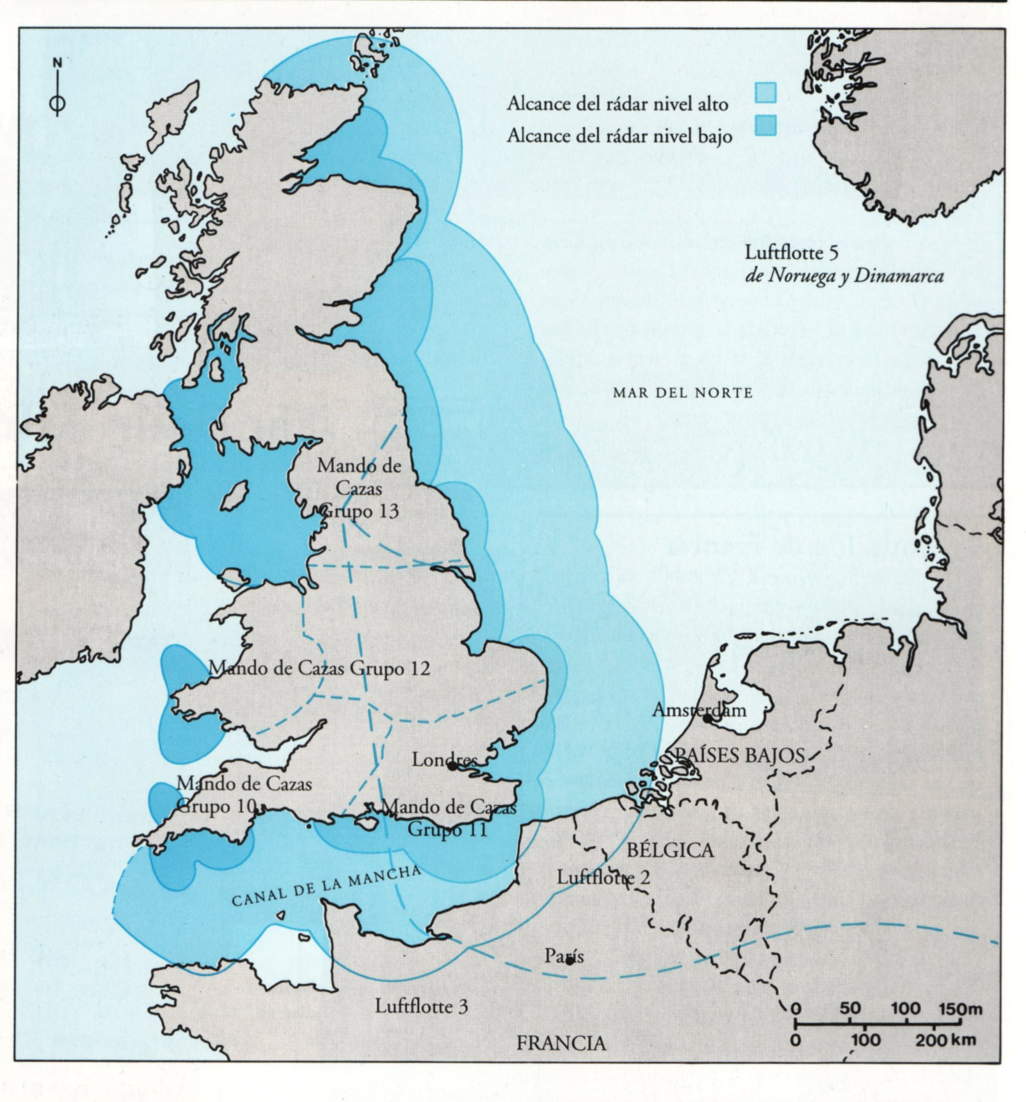
A pesar de que el brazo aéreo de Alemania no se había recuperado completamente de sus esfuerzos para ayudar a Hitler en la conquista de la mayor parte de Europa occidental, aún superaba numéricamente a la RAF en una proporción de tres a uno en la cantidad total la víspera de lo que Winston Churchill llamó la «batalla de Inglaterra». En cazas de combate, las piezas claves de la guerra en el aire, los alemanes mantenían una ventaja de dos a uno, con 1.290 aviones Messerschmitt Bf 109 de motor único y Messerschmitt Bf 110 de doble motor, en comparación con la fuerza de defensa del territorio nacional compuesta por 591 Hurricanes Hawker y Spitfires Supermarine de motor único.

No había duda de que la Luftwaffe, aguerrida por el combate y dirigida con gran seguridad por el reischsmarschall Hermann Goering, esperaba aniquilar la oposición de la RAF en el momento en que se inició la batalla el 10 de julio de 1940, con contundentes incursiones sobre los convoyes que se encontraban en el canal de la Mancha y sobre los objetivos militares del sur de Inglaterra. A medida que la guerra avanzaba, el optimismo de los pilotos alemanes dio paso al cinismo. «Aquí llegan los últimos 50 cazas ingleses», repetían cada vez que entraban en el espacio inglés para una misión más, para enfrentarse de nuevo con firmes interceptores.

Gran Bretaña consiguió repeler la amenaza de la Luftwaffe entre julio y octubre mediante una combinación de liderazgo astuto, coraje incansable y la determinación de las tripulaciones y del personal de tierra sobrecargados de trabajo. Además, la RAF entró en la batalla de Inglaterra con una ventaja tanto tecnológica como táctica sobre la Luftwaffe, ya que contaba con un sistema de alarma temprana altamente desarrollado, apoyado por las estaciones de seguimiento del *Cuerpo de Observadores una vez que los intrusos* habían cruzado la costa. También existía una provisión permanente de Hurricanes y Spitfires de repuesto, sin olvidar una generosa cantidad de suerte.

Al frente del Mando de Cazas de Combate de la RAF se encontraba el mariscal en jefe del aire sir Hugh Dowding, de 60 años, que dirigía las actividades desde su cuartel general de Bentley Priory, una mansión cercana a Londres. Este oficial había luchado a lo largo de la Primera Guerra Mundial con el Real Cuerpo Aéreo y a partir

El 10 de junio de 1940, Italia (1) declaró la guerra a Gran Bretaña y a Francia; el 14 de junio, las tropas alemanas entraron en París (2) y, el 22 de junio, Francia firmó un armisticio con Alemania. El 3 de julio, Gran Bretaña, que ahora se encontraba sola en Europa, a excepción de Malta, inmovilizó la flota francesa en Orán (3).



Durante los primeros días de la batalla de Inglaterra, Alemania tuvo una superioridad aérea sobrecogedora, con más de 3.000 aviones, de los cuales aproximadamente la tercera parte eran cazas. Tres Luftflotten tenían campo de acción para atacar a Gran Bretaña. El Mando de Cazas británico poseía 591 Spitfires y Hurricanes de motor único. Esta disparidad en la fuerza numérica fue compensada por un número de factores. En primer lugar, el comandante británico, Dowding, tenía experiencia en todos los aspectos de la guerra en el aire, mientras que Goering sabía poco sobre el mando de grandes unidades de aviación en la batalla. En segundo lugar, los pilotos británicos que se lanzaban en paracaídas normalmente tomaban tierra en su suelo natal, para volver a luchar. A los pilotos alemanes que podían escapar les faltaba frecuentemente combustible, y muchos de los que tenían que lanzarse en paracaídas eran desplazados de vuelta sobre el canal de la Mancha por los vientos incesantes. Finalmente, gracias al rádar, los británicos estaban alertados con anticipación de los ataques enemigos, por lo que podían economizar combustible y alargar al máximo los períodos de descanso, esperando hasta el último momento para despegar rápidamente.

El rádar descubre a los atacantes

El rádar, conocido en un principio como Determinación del Rumbo por Radio, funcionaba mediante un tubo de rayos catódicos, bastante similar a una pantalla pequeña de televisión, sobre el que aparecía un impulso o «indicación visual» cuando el transmisor enviaba una señal de radio.

Una estación de radar se componía de un par de mástiles de metal, uno para transmitir y otro para recibir señales. Al pie de ellas había una caseta de recepción que acogía los tubos de rayos catódicos. Si no había ningún avión en la zona que cubría la señal, la pantalla sólo mostraba una indicación visual. Pero cuando aparecía una avión, la señal rebotaba en él, y era captada por la antena receptora de la estación, que la traducía en otra indicación luminosa sobre el tubo de rayos catódicos.

Por lo tanto, los operadores eran capaces de calcular el campo de acción y el rumbo del avión que se aproximaba mediante el tiempo transcurrido entre que la señal se transmitía y se recibía. Los aviones de la RAF llevaban señales de reconocimiento «amistoso», de modo que los operadores pudieran distinguirlos de los enemigos. También se había ideado un sistema de control de base a cazas que daba a la RAF un ventaja táctica sobre la Luftwaffe.

Durante la batalla de Inglaterra operaron dos tipos de rádar. El Chain Home, o radar de alto nivel, tenía un alcance de aproximadamente 160 km y podía detectar aviones por debajo de los 15.000 pies. Los receptores de Chain Home Low eran increíblemente precisos hasta 48 km en la detección de aviones en vuelo bajo.

Cuando se detectaba un avión en la pantalla del rádar, se transmitía un aviso al cuartel general del Mando de Cazas en Bentley Priory, que a su vez alertaba al grupo que protegía la zona que se había pronosticado como objetivo. La sala de operaciones del grupo decidía cuántos aviones se necesitaban para responder al ataque que se avecinaba, ordenaba a los cazas que se dispusieran a despegar rápidamente y luego traspasaba la dirección de la intercepción al control del aeródromo del sector. Éste se mantenía en contacto por radio con los pilotos y los guiaba hacia el enemigo con mensajes en clave. El aviso temprano y otros datos sobre los objetivos se transmitían a las baterías antiaéreas que se encontraban en la ruta de la formación de la Luftwaffe.

La posición del avión enemigo, cada vez más próximo, se actualizaba constantemente mediante las estaciones de rádar y se transmitía a lo largo de la cadena de mando hasta los cazas que se encontraban en el aire. Una vez que los intrusos habían traspasado la costa, las estaciones de rádar, que sólo operaban en dirección al mar, no podía seguirlos. La tarea de seguir su avance dependía de puestos de vigías del Cuerpo de Observadores, cuyo personal transmitía sus detecciones a la sala de filtro del cuartel general del Mando de Cazas. Todos estos datos, combinados con informes de radio a la base desde los aviones una vez que estaban en el aire, permitían a la RAF trazar el desarrollo y el curso de cada ataque. Esto se conseguía moviendo símbolos en las mesas de cartografía a gran escala de las salas de operaciones, desde el cuartel general a los aeródromos de sector.





Los mástiles de rádar, de 110 m de altura, llevaban antenas fijas de transmisión que producían una cobertura de «proyección» en las estaciones de alarma de largo alcance Chain Home.

Los diseñadores de los diagramas de las salas de operaciones movían sobre las mesas de cartografía fichas rojas y negras (para los aviones enemigos y amigos), marcadas con cifras que mostraban la altura y la fuerza. La flecha de dirección de cada incursión se cambiaba para hacer juego con los diferentes colores de los segmentos de cinco minutos que aparecían en un reloj especial a medida que se actualizaban los informes. La información se pasaba a continuación a los controladores del sector que hacían despegar a toda velocidad a los aviones que se necesitaban para ocuparse del enemigo.

Los Hurricanes Hawker del escuadrón 501, condado de Gloucester, despegan para interceptar aviones alemanes atacantes el 16 de agosto de 1940.

de entonces permaneció en la recientemente formada Real Fuerza Aérea (RAF).

Dowding había contribuido más que nadie para asegurar que Gran Bretaña estuviera convenientemente protegida en el caso de un ataque aéreo. Antes de asumir el Mando de Cazas de Combate en 1936 había sido encargado de investigación y de aprovisionamiento. En este puesto había participado estrechamente en la introducción de cazas monoplanos rápidos, bien armados, así como en el desarrollo del rádar. Este sistema de detección del rumbo por radio era capaz de distinguir un avión enemigo al acercarse y de trazar su curso con precisión.

En la carrera hacia la Segunda Guerrra Mundial, Dowding dividió el Mando de Cazas en cuatro grupos: el Grupo 10 para cubrir el suroeste de Inglaterra; el Grupo 11, el sureste; el Grupo 12, los Midlands; y el Grupo 13, el norte de Inglaterra, Escocia e Irlanda del Norte. Todos estos se subdividían a su vez en sectores defensivos de menor tamaño. A partir de una cadena de estaciones de rádar costeras, que se extendían desde las islas Orkney en el norte hasta el estuario de Severn en el suroeste, la información sobre aviones hostiles en aproximación a las costas británicas se transmitía a la sala de operaciones de Dowding en Bentley Priory. Este era el centro neurálgico del sistema de control de los cazas que iba a demostrar su importancia a lo largo de toda la batalla de Inglaterra.

Los controladores, conocedores de la fuerza, altura, velocidad y dirección de los incursores que se acercaban, podían alertar no sólo al grupo apropiado sino a los sectores individuales situados dentro de él. De este modo, se podía reducir el múmero mínimo de interceptores requeridos para hacer frente al ataque, reservando así el uso de aviones y pilotos vitales.

En efecto, en julio de 1940, los pilotos eran más importantes que las aeronaves, que por entonces salían de las cadenas de montaje en cantidades cada vez mayores gracias al dinamismo del magnate de la prensa lord Beaverbrook, el nuevo ministro de Producción Aérea. En los años veinte y treinta, Gran Bretaña se había concentrado en la formación de una excelente fuerza regular de bombarderos, de modo que la RAF entró en la guerra con un déficit de pilotos de cazas preparados. Muchos de los jóvenes destinados a librar una lucha tan insigne contra la Luftwaffe eran pilotos de fin de semana de la Fuerza Aérea Auxiliar de la Reserva de Voluntarios de la RAF, reforzados por unos pocos escuadrones dirigidos

Los Dornier de Staffel 9 atravesaron la costa inglesa casi a la altura de la copa de los árboles justo al oeste de Beachy Head, y luego volaron en dirección noroeste hacia Burgess Hill. Allí pusieron rumbo al norte y siguieron la línea del ferrocarril, que prácticamente les llevó hasta el objetivo. Volaban tan bajos que la gente desde tierra podía ver claramente los rostros de los navegantes a través del morro de plástico rígido del avión.

Kenley
Bletchingley
Caterham
Burgess Hill
Balcombe
Lewes
Brighton
Newhaven
Eastbourne
Beachy Head

Nueve Dornier Do 17 (3) se abalanzaron a una altura mínima sobre Kenley desde el sur a las 13.22. Algunos hombres de la aviación británica confundieron los aviones de motor doble con Blenheims de la RAF; hasta que las bombas empezaron a caer en serie.

La sala de operaciones de Kenley, conocedora del ataque inminente, había hecho despegar urgentemente la mayoría de los cazas de la base para que no fueran destruidos en tierra. Dos Hurricane del escuadrón 615 aún recorrían la pista (4) cuando los alemanes empezaron a soltar las bombas; otros Hurricane del Escuadrón 111 de Croydon, puestos apresuradamente en el aire (11), persiguieron a los incursores.

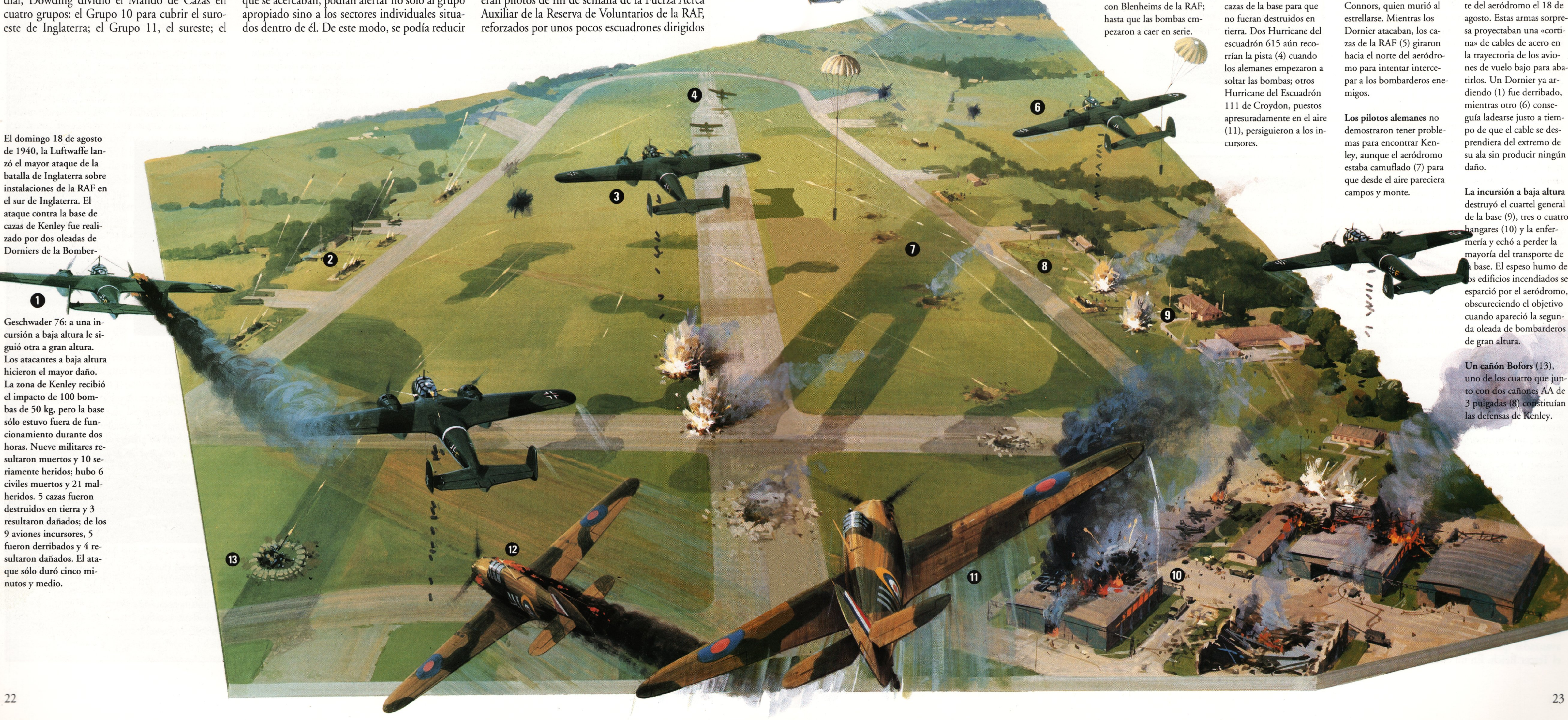
La primera baja entre los aviones británicos fue el Hurricane (12) pilotado por el teniente de flota S. Connors, quien murió al estrellarse. Mientras los Dornier atacaban, los cazas de la RAF (5) giraron hacia el norte del aeródromo para intentar interceptar a los bombarderos enemigos.

Los pilotos alemanes no demostraron tener problemas para encontrar Kenley, aunque el aeródromo estaba camuflado (7) para que desde el aire pareciera campos y monte.

Se usaron por primera vez paracaídas y lanzadoras de cables (2) en el límite norte del aeródromo el 18 de agosto. Estas armas sorpresa proyectaban una «cortina» de cables de acero en la trayectoria de los aviones de vuelo bajo para abatirlos. Un Dornier ya ardiendo (1) fue derribado, mientras otro (6) conseguía ladearse justo a tiempo de que el cable se desprendiera del extremo de su ala sin producir ningún daño.

La incursión a baja altura destruyó el cuartel general de la base (9), tres o cuatro hangares (10) y la enfermería y echó a perder la mayoría del transporte de la base. El espeso humo de los edificios incendiados se esparció por el aeródromo, obscureciendo el objetivo cuando apareció la segunda oleada de bombarderos de gran altura.

Un cañón Bofors (13), uno de los cuatro que junto con dos cañones AA de 3 pulgadas (8) constituían las defensas de Kenley.



El domingo 18 de agosto de 1940, la Luftwaffe lanzó el mayor ataque de la batalla de Inglaterra sobre instalaciones de la RAF en el sur de Inglaterra. El ataque contra la base de cazas de Kenley fue realizado por dos oleadas de Dorniers de la Bomber-Geschwader 76: a una incursión a baja altura le siguió otra a gran altura. Los atacantes a baja altura hicieron el mayor daño. La zona de Kenley recibió el impacto de 100 bombas de 50 kg, pero la base sólo estuvo fuera de funcionamiento durante dos horas. Nueve militares resultaron muertos y 10 seriamente heridos; hubo 6 civiles muertos y 21 malheridos. 5 cazas fueron destruidos en tierra y 3 resultaron dañados; de los 9 aviones incursores, 5 fueron derribados y 4 resultaron dañados. El ataque sólo duró cinco minutos y medio.

La batalla de Inglaterra/3

magníficamente por refugiados polacos y checos. (De hecho, algunas de las cifras más altas de aviones enemigos derribados las consiguieron estos expatriados.)

Cuando las bajas empezaron a aumentar en el grueso de la lucha, las escuadras que habían recibido instrucción eran sometidas a una fuerte presión para mantener la provisión adecuada de pilotos de reemplazo. En el punto culminante de la batalla, algunos jóvenes se unían a los escuadrones operativos después de haber pasado tan sólo 24 horas en la cabina de un Spitfire, con una práctica totalmente insuficiente en el uso de armas.

Una de las ventajas que contribuyó a equilibrar la balanza a favor de la RAF fue el hecho de que los combates aéreos con los aviones enemigos tuvieran lugar sobre Gran Bretaña o cerca de su costa. Esto garantizaba la rápida recuperación de los pilotos que se lanzaban en paracaídas o que se estrellaban, quienes, siempre que no estuvieran heridos, cogían simplemente un caza de reserva y volvían directamente al frente.

Cuando Goering, destacado piloto de cazas durante la Primera Guerra Mundial y nazi incondicional, planeó la destrucción de las defensas aéreas de Gran Bretaña, tenía a su mando tres Luftflotten, o flotas aéreas. La Luftflotte 2 (mariscal de campo Albert Kesselring) tenía bases en Holanda, Bélgica y el norte de Francia; la Luftflotte 3 (mariscal de campo Hugo Sperrle) operaba desde las bases de Normandía, y la Luftflotte 5 (general Hans-Jürgen Stumpff) desde Dinamarca y Noruega.

Debido al alcance limitado de los cazas alemanes que escoltaban a los escuadrones de bombarderos, la mayoría de operaciones enemigas estaba dirigidas al sureste de Inglaterra. La defensa de esta zona se confió al Grupo 11 del Mando de Cazas, dirigido por el vicemariscal del aire Keith Park, un neozelandés de 44 años experto en la intercepción de cazas. Sus escuadrones de Hurricanes y Spitfires soportaron el peso principal de la batalla de Inglaterra.

El terrible nivel de presión soportado por el mando de Park quedó manifiesto para el primer ministro Winston Churchill el día que visitó la sala de operaciones del Grupo 11 en Uxbridge durante una serie de ataques particularmente fuertes. Mientras Churchill observaba las idas y venidas del combate aéreo en la mesa de trazado de los controladores, preguntó con qué reserva contaba Park, a lo que le contestaron: «Ninguna».

Poco después de que la Luftwaffe pusiera en marcha su intento de ganar el control en los cielos del canal de la Mancha, sus tripulaciones se dieron cuenta de que el torrente de mensajes codificados por radioteléfono que se emitían desde tierra para los cazas de la RAF eran intrucciones explícitas de intercepción basadas en técnicas de detección de la dirección por radio mucho más avanzadas que cualquier sistema empleado por el Tercer Reich. En un esfuerzo de cargarse mo-

Aviación británica



Velocidad máxima: 580 km/h; armamento: ocho ametralladoras Browning de .303 pulgadas situadas en las alas.

Supermarine Spitfire IA Aunque en realidad se fabricaron más Hurricane, el Spitfire fue el avión de caza monoplaza más destacado de la batalla de Inglaterra.



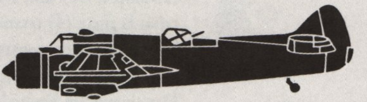
Velocidad máxima: 523 km/h; armamento: ocho ametralladoras Browning de 303 pulgadas situadas en las alas.

Hawker Hurricane I Avión monoplaza más antiguo que el Spitfire, el Hurricane era inferior en cuanto a velocidad y a capacidad de ascención pero podía hacer mucho daño. Casi tan maniobrable como el Spitfire, se le atribuyeron el 80% de las bajas del enemigo.



Velocidad máxima: 489 km/h; armamento: cuatro ametralladoras Browning de 303 pulgadas situadas en la torreta blindada.

Boulton Paul P82 Defiant I Diseñado originalmente como patrullador defensivo, este avión biplaza se usó como interceptor y caza nocturno, aunque en 1940 se habían construido pocos. El Defiant, con su fuerte armamento en la torreta blindada, era eficaz contra los bombarderos pero vulnerable a los Messerschmitts.



Velocidad máxima: 515 km; armamento: cuatro cañones Hispano de 20 mm y seis ametralladoras Browning de .303 pulgadas situadas en las alas.

Bristol Beaufighter I Un poderoso caza biplaza, pintado de negro y equipado con radar AI (Intercepción Aérea), el primero de una serie de aviones diseñados para interceptar y destruir a los incursores nocturnos alemanes.

Aviación alemana

0 10 20 ft
0 5 m



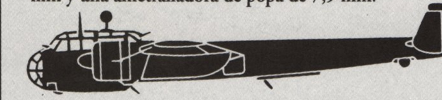
Velocidad máxima: 573 km/h; armamento: dos ametralladoras MG 17 de 7,9 mm en el motor y dos cañones MGFF de 20 mm en las alas.

Messerschmitt Bf 109E-4 Diseñado para combinar la estructura más pequeña practicable con el motor más poderoso disponible, era una avión estable y podía lanzarse en picado más rápidamente que cualquier avión británico.



Velocidad máxima: 562 km/h; armamento: cuatro ametralladoras MG 17 de 7,9 mm, dos cañones MGFF de 20 mm y una ametralladora de popa de 7,9 mm.

Messerschmitt Bf 110C-4 Diseñado tanto para preparar el camino para los bombarderos alemanes como para proteger el espacio aéreo alemán, desmostró ser poco efectivo en la primera función pero muy eficaz en la segunda.



Velocidad máxima: 426 km/h; armamento: hasta ocho ametralladoras MG 15 de 7,9 mm y una carga de 998 kg de bombas.

Dornier Do 17Z-2 Un bombardero de motor doble, que junto con el Heinkel y los Junkers componían el grueso del brazo aéreo alemán, quedó obsoleto en 1942 y virtualmente se dejó de producir. El Dornier tenía una tripulación de cuatro o cinco hombres, entre los que se incluía un artillero orientado hacia atrás.



Velocidad máxima: 398 km/h; armamento: tres ametralladoras MG 15 de 7,9 mm, y una carga de 1.800 kg de bombas.

Heinkel He IIIP-2 Aunque equipado con una potencia de fuego insuficiente para enfrentarse a los Spitfire y a los Hurricane, este bombardero de motor doble había demostrado ser altamente eficaz tanto en España como en Polonia, donde la resistencia era menos dura. Las sucesivas versiones no consiguieron superar esta deficiencia en el armamento.



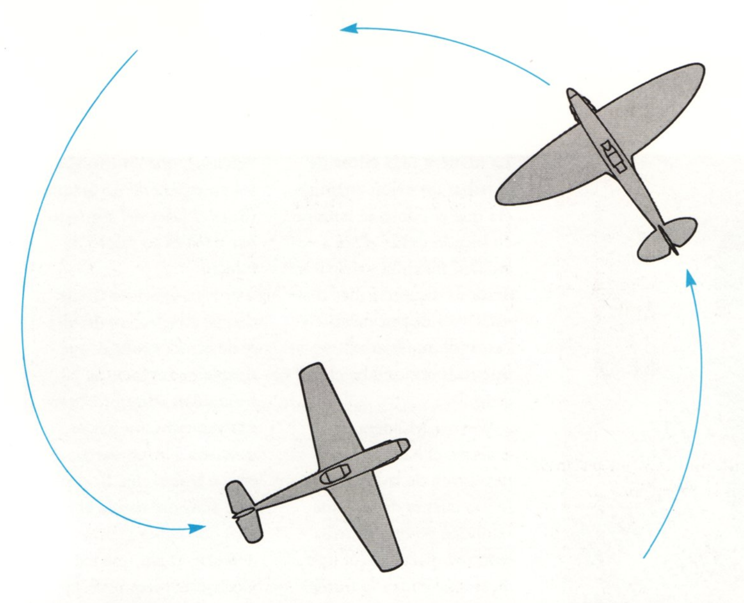
Velocidad máxima: 460 km/h; armamento: tres ametralladoras MG 15 de 7,9 mm y una carga de 1.800 kilos de bombas.

Junkers Ju 88A-1 Este avión, el más versátil de todos los desarrollados durante la Segunda Guerra Mundial, continuó en servicio hasta 1945. Se podía usar tanto como avión de bombardeo en picado, como bombardero torpedo o como caza diurno o nocturno.



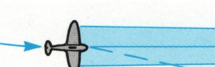
Velocidad máxima: 373 km/h; armamento: tres ametralladoras de 7,9 mm, y una carga de 1.000 kg de bombas.

Junkers J 87B-2 Este «Stuka» o avión de bombardeo en picado se usó generalmente para bombardeos de precisión sobre objetivos pequeños —puentes, carreteras y cruces ferroviarios—, como avanzadilla en los ataques de guerra relámpago, provocando una desorganización enorme. Ante la inflexible resistencia británica demostró ser extremadamente vulnerable.

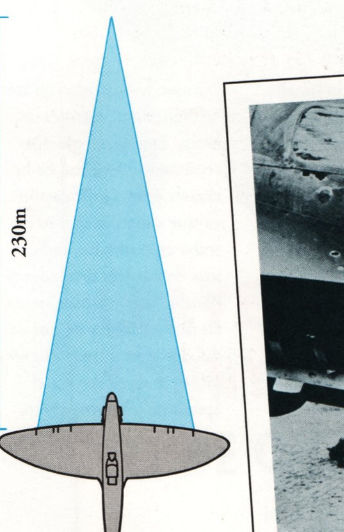
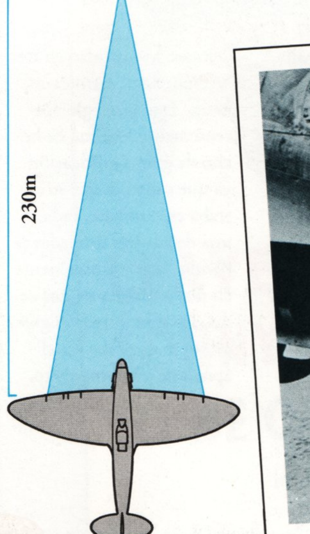


En 1940, los cazas de ambos bandos podían alcanzar altas velocidades y tenían la capacidad de hacer giros muy cerrados. En un combate aéreo, un piloto intentaba hacer el viraje más cerrado posible, bien para colocarse detrás de su oponente o para atacarlo con un fuego de desviación. El Messerschmitt Bf 109E tenía un círculo de viraje 40 m más cerrado que el Spitfire IA.

Esta imagen, contemplada a 46 cm de distancia, muestra el aspecto de un caza enemigo, acercándose por detrás y a punto de abrir fuego a 549 m. La vigilancia constante era crucial, ya que el primer piloto que divisara al enemigo tenía la ventaja. Un caza acercándose por detrás, especialmente desde el sol, era letal a menos que la puntería del piloto fuera mala.



Para disparar a un objetivo en viraje, un piloto de caza tenía que apuntar por delante de éste una distancia llamada ángulo de desviación. Para asegurarse de que el cono de fuego convergiera en el punto preciso al que se apuntaba, el piloto también tenía que calcular la distancia con gran precisión. Estas habilidades, esenciales durante los combates aéreos, no las dominaban todos los pilotos.

Las normas de la RAF estipulaban que el armamento de un caza debía estar alineado de modo que el fuego convergiera a 594 m. Esto compensaba la falta de puntería, pero puesto que los bombarderos alemanes podían aguantar un castigo contundente antes de ser derribados, era esencial para los pilotos acercarse más a sus objetivos. Muchos pilotos británicos, a pesar de las normas, realineaban sus armas para converger a 183-274 m. Esto a menudo podía marcar la diferencia entre dañar un avión y destruirlo.

Los alemanes habían blindado sus aviones y ya en 1940 estaban dotados de depósitos de combustible perfectamente herméticos. Por lo tanto, muchos bombarderos alemanes conseguían volver a casa después de soportar 50 o más impactos, *arriba a la izquierda.*

Un Dornier Do 17, sorprendido por un Spitfire, *arriba*. La filosofía de «Sailor» Malan consistía en no procurar destruir necesariamente un avión alemán sino en infligir un daño lo suficiente considerable como para que la reparación fuera lenta y costosa.

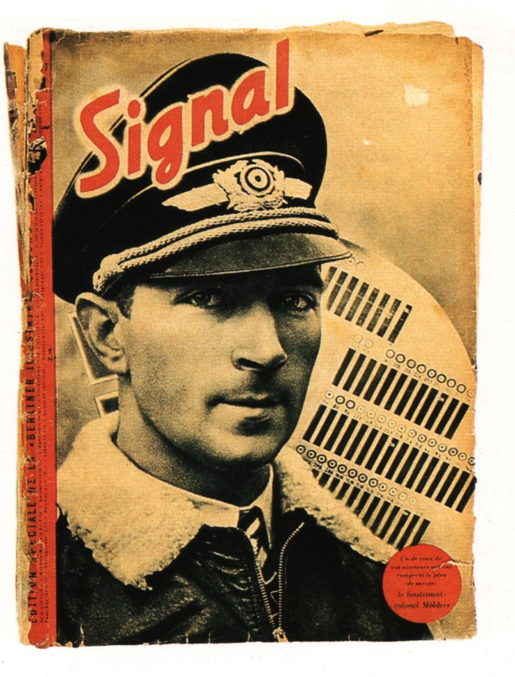
mentáneamente el sistema de comunicaciones del Mando de Cazas, los alemanes iniciaron un asalto tácticamente lógico pero imperfectamente coordinado sobre las gigantescas torres de la cadena de estaciones de rádar de la costa, así como sobre las instalaciones de las bases aéreas. De todos modos, los postes de 110 m de altura no eran objetivos fáciles de alcanzar. Su altura hacía imposible el ataque en picado, y su construcción de vigas maestras significaba que no se destruían fácilmente por los efectos de una explosión.

Este plan coincidió con el ataque con todas las fuerzas aéreas requerido por Hitler a principios de agosto como preludio a la invasión. Goering escogió el 13 de agosto como «Adlertag» (Día del Aguila), fecha en la que el poderío concentrado de su flota aérea iba a, como pronosticó, pulverizar la RAF hasta la rendición. Pero el Día del Aguila tuvo un mal comienzo con el despegue gradual de algunos escuadrones alemanes, inconscientes de que el Reichsmarschall había retrasado la operación al oír informes sobre el empeoramiento del tiempo. Más tarde, Goering cambió de opinión cuando mejoraron las condiciones, y aquella misma tarde oleadas de cazas, aviones de bombardeo en picado y bombarderos volaban en pedazos los aeródromos de la RAF y otros objetivos en todo el sur de Inglaterra.

En conjunto, 1.485 misiones lanzadas por la Luftwaffe, que derribaron 13 cazas británicos, dejaron fuera de combate a 47 aviones de distinto tipo durante los ataques a los aeródromos, y causaron daños importantes a edificios y almacenes. La RAF tomó nota de la pérdida de 34 aviones alemanes.

El mal tiempo del 14 de agosto facilitó al Mando de Cazas una breve tregua. Pero los ataques masivos alemanes se renovaron el 15 de agosto, fecha en que perdieron 70 aparatos, en comparación con una pérdida de 29 por sus defensores. Este día también fue testigo de parte de ese factor suerte que iba a ayudar a la RAF a soportar lo peor que la Luftwaffe podía lanzar, ya que Goering ordenó a sus pilotos que dejaran de malgastar el tiempo atacando estaciones de rádar, pues parecía que los efectos eran mínimos. (Poco sabía lo bien que lo habían hecho algunos de sus bombarderos.)

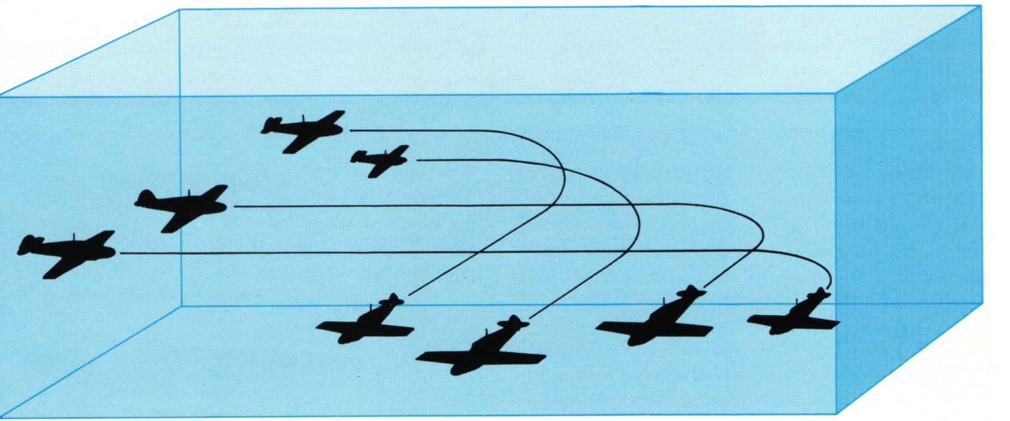
Aquel mismo día, el 15 de agosto, fue crucial por otro motivo. El combate fuerte, continuado, se había librado principalmente sobre Kent y la costa del canal de la Mancha. Goering y sus asesores, convencidos de que todos los escuadrones de cazas británicos habían sido atraídos a la lucha, ordenó una incursión a la luz del día sobre las ciudades industriales al norte del Wash. La distancia era tanta que los bombarderos alemanes iban escoltados no por los poderosos Me 109 sino por los 110, que tenían un gran alcance pero que no disponían de la misma capacidad para entrar en combate. Cien bombarderos, con 40 escoltas, fueron lanzados contra Tyneside. Sin embargo, sin saberlo los alemanes, Dowding, a pesar de la lucha incesante en el sur, había dispuesto sus fuer-



La manera más eficaz de derribar un avión enemigo era que el piloto se lanzara en picado desde el sol a velocidad máxima y disparar desde la distancia más cercana posible por delante y detrás de su objetivo mientras remontaba el picado.

Werner Mölders, *izquierda*, el Kommodore más joven de la Luftwaffe, se dio cuenta de la vulnerabilidad de una formación compacta a este tipo de ataque e ideó la formación a «pares» para superarla. El líder (1) iba acompañado por su piloto de flanco (2) que volaba más bajo por el lado del sol. El líder era el atacante, el piloto de flanco era el defensor, que controlaba el sol en espera de un ataque; (3) es el líder del segundo par y (4) es su piloto de flanco.

Si eran atacados desde detrás, empleaban un viraje de «cruce», *abajo*, que simplemente invertía la formación anterior. Alternativamente, un par se desviaba a la izquierda, el otro a la derecha. Si el piloto atacante seguía al piloto que había girado a la derecha, el par que había ido hacia la izquierda ejecutaba un círculo completo y se ponía detrás de él y viceversa.





Al comienzo de la batalla, los británicos todavía volaban en formaciones en V, normalmente de tres aviones. Constituían un objetivo compacto y vulnerable y los pilotos de los dos aviones exteriores tenían que pasar más tiempo manteniendo la formación que buscando al enemigo.

Luego el jefe de escuadrón «Sailor» Malan, un piloto sobresaliente, *izquierda*, mostró su gran habilidad táctica. En vez de dividir su escuadrón en cuatro secciones de tres aviones, lo organizó en tres secciones de cuatro cazas, *abajo*. Este rearreglo aparentemente leve fue de hecho de gran significación, ya que cada vez que se entraba en combate, cada una de sus tres unidades se dividía fácil y rápidamente en dos unidades de dos cazas. De esta forma ningún piloto se quedaba sin el apoyo de un compañero.



El frente civil

El pueblo británico, a pesar de las voces de advertencia y el horroroso impacto de las tácticas de guerra relámpago de Hitler contra Polonia, tardó en apreciar el peligro de su posición. Luego, a principios del verano de 1940, se produjo el «milagro de Dunkerque» y la caída de Francia. En el espacio de unas pocas semanas soleadas, el pavoroso peligro se hizo obvio. La actitud de la gente se transformó de inmediato.

Como escribió Churchill más tarde en *La Segunda Guerra Mundial*: «Fue un tiempo en el que toda Gran Bretaña trabajó y se esforzó hasta el límite y estuvo unida como nunca antes. Hombres y mujeres se afanaban en los tornos y las máquinas de las fábricas hasta caer exhaustos en el suelo y había que sacarlos de allí y ordenárseles que se fueran a casa, mientras sus lugares eran ocupados por recién llegados sin detener el proceso. El único deseo de todos los varones y muchas mujeres era tener un arma... Nada incita tanto a un inglés como la amenaza de la invasión, la realidad desconocida durante miles de años. Cantidades enormes de gente estaban dispuestas a conquistar o morir.»

No sólo los jóvenes y los físicamente aptos contestaron a la llamada. La defensa de la nación era capital, y las personas mayores, y a menudo los de peor forma física, se alistaban en grandes cantidades como Voluntarios de Defensa Local, rebautizados brevemente por Churchill, en una frase afortunada, como «la guardia civil». Armados en un principio con poco más que palos de escoba para fines de instrucción, más tarde se les asignaron fusiles, si bien en su mayoría en desuso, y municiones limitadas. No obstante, a medida que pasaban las semanas, la fuerza, que pronto ascendió a casi un millón y medio de hombres, recibió armas eficaces. Con su dedicación y buena disposición a perder la vida por la causa, habrían presentado a los alemanes una oposición formidable si hubieran intentado la invasión. También eran útiles para desempeñar funciones de custodia y constituían una fuerza organizada de vigilancia.

Todas las manos estaban ocupadas. Algunas mujeres, que vivían demasiado lejos de los centros industriales como para trabajar en las fábricas, hacían compras y cocinaban para los niños y los ancianos; otras actuaban como mensajeras u ofrecían un hogar a los niños evacuados de las ciudades. Los hombres que superaban la edad de reclutamiento se congregaban a miles para unirse a las ARP (Air Raid Precautions - servicios de defensa contra las incursiones aéreas) o como auxiliares del cuerpo de bomberos, mientras que las chicas jóvenes se unían como voluntarias de las secciones femeninas o trabajaban en el campo para producir alimentos esenciales. Incluso los niños en edad escolar desempeñaban un papel como detectores de incendios. Existía un sentimiento de unidad, un sentido edificador de que cada uno debía estar con su vecino. Hitler se enfrentaba al coraje de un pueblo resuelto a defender su patria y su libertad a toda costa.



POLICE NOTICE

AIR RAID DANGER

Conceal your Lights

All windows, skylights, glass doors, etc., in private houses, shops, factories, and other premises must, as from to-day, be completely screened after dusk, so that no light is visible from the outside. Dark coverings must be used so that the presence of a light within the building cannot be detected from outside.

All illuminated advertisements, signs and external lights of all kinds must be extinguished, excepting any specially authorised traffic or railway signal lights or other specially exempted lights.

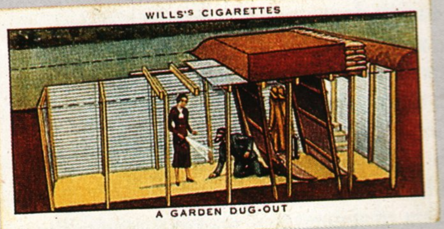
Lights on all vehicles on roads must be dimmed and screened. The Police will issue leaflets describing the restrictions to be observed.

THESE MEASURES ARE NECESSARY FOR YOUR PROTECTION IN CASE OF AIR ATTACK.

El gobierno empleaba todos los medios posibles para transmitir instrucciones y avisos a la población civil. El ministerio de Sanidad, por ejemplo, hizo carteles para promocionar su programa para la evacuación de niños de las ciudades destrozadas por las bombas a casas rurales. Los apagones de luces (como defensa antiaérea) se cumplían rigurosamente, *izquierda*; algunos guardas excesivamente fervorosos incluso reprendían a la gente por encender una cerilla en la calle.







Avisos como estos aparecían no sólo en los edificios públicos, incluidas las estaciones ferroviarias y las cantinas de las fábricas, sino también en los diarios y las revistas. Incluso las cajetillas de cigarrillos, *derecha*, explicaban cómo quitarse una máscara de gas, qué hacer con una bomba incendiaria o cómo construir un refugio.

zas de tal forma que siete escuadrones de cazas se habían desplazado hacia el norte, en parte para descansar y en parte para la defensa. Estaban disponibles para dar la bienvenida a los alemanes. Treinta aviones alemanas, en su mayoría bombarderos, fueron derribadas; dos pilotos británicos fueron heridos. Los alemanes no volvieron a atacar el norte de Inglaterra de día.

Entonces Goering instó a sus pilotos a que se concentraran en abatir a la RAF, convencido aún de que ésta se aproximaba a su últimos momentos, y que lo hicieran derribando sus máquinas, destrozando sus aeródromos y destruyendo sus fábricas de aviones e industrias de apoyo. Para ayudarles, canceló las operaciones de largo alcance de la Luftflotte 5, que partían desde Escandinavia contra Gran Bretaña, y transfirió parte de los aviones de Stumpff a las Luftflotten 2 y 3, donde podían jugar un papel más positivo para conseguir oprimir al enemigo. Luego, por contraste, retiró gradualmente de la ofensiva a todos los aviones de bombardeo en picado Junkers 87 «Stukas», pues demostraban ser vulnerables.

En las dos semanas transcurridas desde el 24 de agosto al 6 de septiembre, la Luftwaffe envió aproximadamente 1.000 aviones al día contra Gran Bretaña, forzando al límite los recursos mermados del Mando de Cazas. Las bajas entre los pilotos los debilitaban y los que sobrevivían, agotados y sufriendo el desgaste de la batalla, eran enviados a volar una vez tras otra, día tras día, con objeto de mantener una defensa adecuada. Mientras tanto, en tierra, había que hacer esfuerzos sobrehumanos para mantener en funcionamiento las redes vitales de comunicación a pesar del castigo del enemigo.

Justo cuando parecía que la guerra de desgaste de la Luftwaffe podía volverse finalmente contra los valientes pero desesperadamente presionados defensores británicos, Goering anunció un nuevo edicto. Esta vez ofreció a los hombres de Dowding justo el respiro momentáneo que necesitaban para preparar su segundo aliento para lo que iba a ser la fase final de la batalla de Inglaterra.

La noche del 26 de agosto, los pilotos del Mando de Bombarderos de la RAF sorprendieron al confiado Tercer Reich con una incursión sobre la capital alemana. Había sido ordenada por Churchill como respuesta a la descarga de explosivos de gran potencia que los bombarderos enemigos habían lanzado sobre civiles en Londres la noche anterior. Esta venganza por lo que probablemente había sido una cuestión de falta de puntería con las bombas por parte de la Luftwaffe, que hasta el momento había mantenido una política estricta de ataque a objetivos militares, desató una campaña de nueve semanas de bombardeos aterradores contra la capital británica.

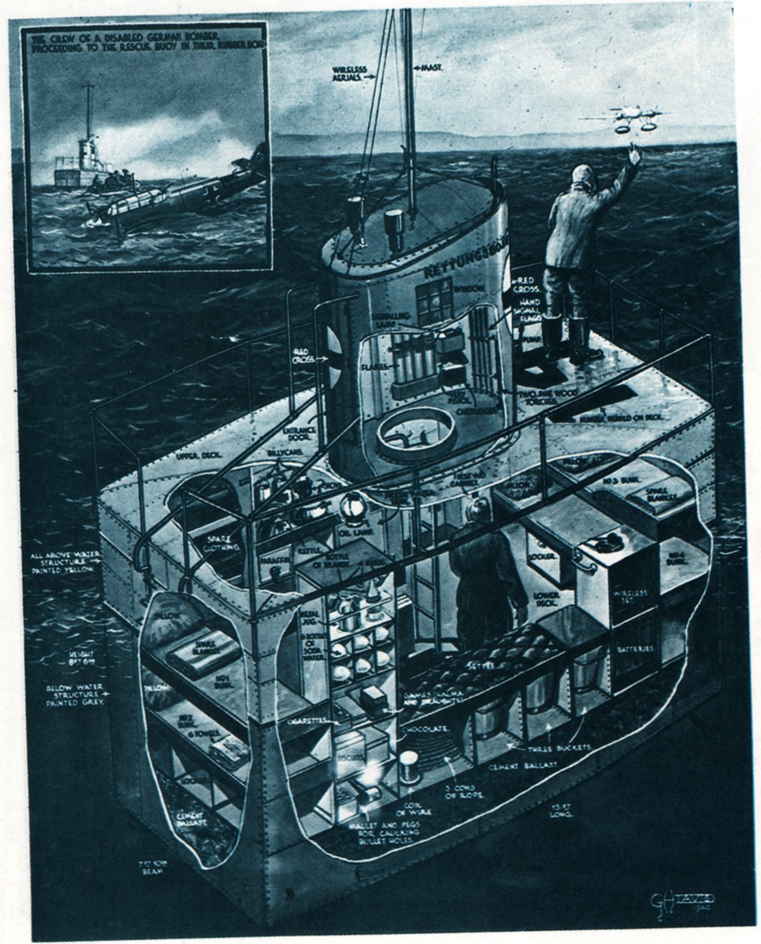
El momento crucial de la batalla llegó el 7 de septiembre, cuando Goering apartó a la Luftwaffe del esfuerzo que realizaba casi con éxito para batir al Mando de Cazas, para que se concentrara en ataques masivos con bombas, principalmente a Londres. Había empezado el «Blitz»



El kommodore Helmut Wick se unió a la Luftwaffe en 1936 e, instruido por Mölders, demostró rápidamente ser un piloto de caza de primera clase, indiferente al peligro y siempre dispuesto a volar y a luchar. Era respetado por sus compañeros, especialmente por su desconsideración hacia los superiores. Wick, con 25 de años en aquel entonces, consiguió 56 «aviones derribados» antes de que fuera alcanzado y se ahogara en el canal de la Mancha en noviembre de 1940.



El sargento piloto James («Ginger») Lacey se había unido a la Reserva de Voluntarios de la RAF antes de la guerra y cuando era civil había trabajado como instructor de vuelo. Lacey sirvió en Francia al principio del verano de 1940 (derribó tres aviones alemanes en su primer día en acción) y durante la batalla de Inglaterra consiguió 15 «aviones derribados», posiblemente más. Lacey tuvo suerte y sobrevivió pese a haber sido derribado en varias ocasiones.



Los pilotos de los aviones sentenciados, si se hallaban en el canal de la Mancha, siempre se lanzaban en paracaídas, ya que un caza se hundía de modo instantáneo.

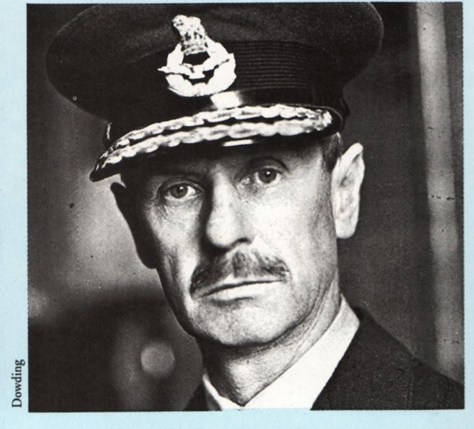
Los pilotos alemanes llevaban casquetes amarillos e iban equipados con tintura de mar, pistolas de bengalas y lanchas de caucho. Las lanchas de rescate, *izquierda*, situadas en el canal de la Mancha contenían equipo de supervivencia para cuatro hombres, así como un mazo y estaquillas de madera para arreglar cualquier agujero provocado por ataque de ametralladora. Los hidroaviones Heinkel HL 59, apoyados por los buques de rescate naval alemanes, recorrían el canal a la búsqueda de supervivientes.

Los pilotos británicos tenían que depender de un «Mae West» que era casi imposible de inflar con la marea movida. No se había constituido ninguna organización de rescate para los pilotos de la RAF que caían al mar.

Los comandantes


Park


Goering


Dowding

El **mariscal en jefe del aire sir Hugh Dowding (1882-1970)**, un hombre solitario de pocos amigos, poseía un entendimiento de la guerra en el aire superior al de cualquier comandante británico. Era un líder con la capacidad de delegar, subió permanentemente la moral del Mando de Cazas y su designación del **vicemariscal del aire Keith Park (1892-1975)** para dirigir el grupo 11, la línea de frente de la defensa en el sureste, fue una decisión genial.

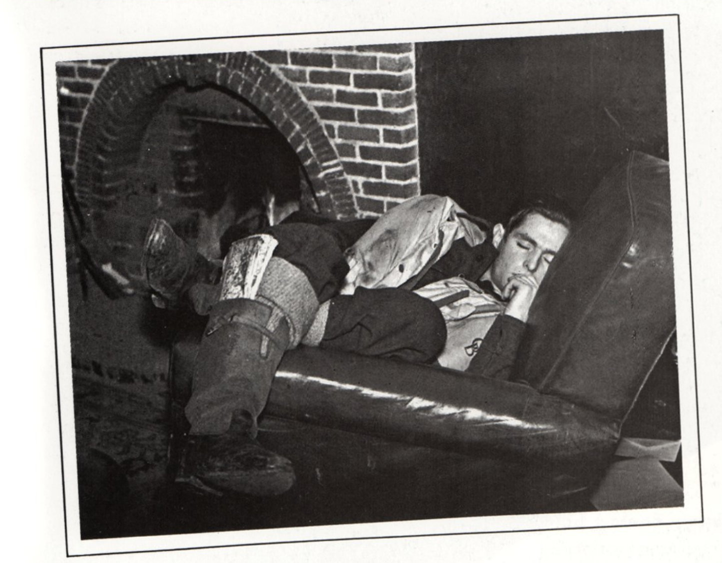
Park era un táctico enérgico y dotado con muchas horas de experiencia de vuelo en Francia y en Dunkerque. Volvió a ocupar el mando en Malta en julio de 1942, donde introdujo de inmediato el plan de intercepción de las incursiones de bombarderos en la isla antes de que cruzaran la costa, lo que salvaba tiempo, vidas y aviones. En 1944 se convirtió en comandante en jefe del aire en Oriente Medio, y en 1945 ocupó el mismo cargo en el sureste de Asia.

El **vicemariscal del aire Trafford Leigh-Mallory (1892-1944)**, un intrigante de gran ambición, estaba resentido por no haber recibido el mando del Grupo 11 y se convirtió en uno de los detractores de Dowding, contribuyendo en gran medida a socavar su autoridad. A finales de 1943, Leigh-Mallory fue designado para mandar la Fuerza Expedicionaria Aliada del Aire durante el desembarco de Normandía.

Reichsmarschall Hermann Goering (1892-1942), comandante en jefe de la Luftwaffe, era un hombre de ambición y vanidad descomedidas. Aunque había sido una figura destacada de la aviación durante la Primera Guerra Mundial, no tenía experiencia al mando de grandes formaciones en guerra. Como consecuencia, el bombardeo de Gran Bretaña no estuvo planeado: se basaba únicamente en la superioridad numérica y en el efecto de los ataques en masa. Los objetivos se escogían al azar: Portsmouth una noche, Coventry otra, Liverpool una tercera. Esto ofreció a cada ciudad la oportunidad de recuperarse y no provocó el pánico que él pretendía entre la población civil, como podía haber causado el bombardeo de un objetivo durante diversas noches con una insistencia despiadada.

El comandante de la Luftflotte 2 de Goering, el **mariscal de campo Albert Kesselring (1885-1960)**, había sido un oficial del ejército hasta siete años antes, pero en 1940 se había convertido en un exponente entusiasta de la guerra aérea. Improvisador muy dotado, más tarde demostró su gran capacidad cuando, como comandante en Italia, se vio bajo la presión de los Aliados.

El **mariscal de campo Hugo Sperrle (1885-1953)**, un hombre de físico poderoso, fue jefe de la Luftflotte 3. Piloto en la Primera Guerra Mundial, más tarde dirigió la Legión Cóndor durante la Guerra Civil española y tenía más experiencia de vuelo que cualquier comandante del aire alemán. Al igual que Goering, le envilecía una insaciable avidez de lujo.



Realizando a menudo más de seis misiones al día durante una semana o más, sin ningún respiro, los pilotos de la RAF llegaban al punto del agotamiento. Aprovechaban cualquier descanso que podían; como comentó un piloto, «estábamos demasiado cansados incluso para emborracharnos».



Los pilotos de la Luftwaffe volaban distancias más largas pero con menos frecuencia que los británicos y a menudo disfrutaban de períodos de descanso. En la imagen aparecen jugando a cartas en un aeródromo en el norte de Francia a la espera de una orden de despegue.

(la guerra aérea). Con él, llegó también una tregua momentánea para la RAF, especialmente para el desgastado Grupo 11, durante el que poder curar las heridas y recuperar parte de su fuerza con una inyección de nuevos pilotos y aparatos. Mientras tanto, Hitler aún trazaba planes para una invasión inminente del sur de Inglaterra (el 20 de septiembre era una fecha probable) e importunaba a Goering para que le dijera cuándo suponía que la Luftwaffe iba a derrotar a la aviación británica. Sería pronto, prometió el reichsmarschall, y preparó una operación de esfuerzo máximo contra Londres y otros objetivos del sur para el 15 de septiembre. Sin embargo, las largas sucesiones de ataques sorpresa que tuvieron lugar aquel día, a pesar de tener al Grupo 11 al límite de posibilidades, se saldaron con fuertes bajas en el lado de los intrusos. Más tarde, a medida que el tiempo empeoraba y llegaban al Führer informes sobre la actividad sin merma de la Real Fuerza Aérea en la zona del canal de la Mancha, la Operación León Marino se pospuso y más tarde se canceló.

En octubre, las refriegas encarnizadas y turbulentas que caracterizaron la batalla de Inglaterra habían disminuido, y los jóvenes pilotos de los Spitfires y los Hurricanes se habían ganado merecidamente la sentencia inmortal de Churchill: «Nunca en el campo del conflicto humano tantos han debido tanto a tan pocos». Desde julio, la Real Fuerza Aérea había destruido unos 1.500 aviones alemanes en contraste con la pérdida de unos 900 de sus propios aviones.

Los artífices de esta gran victoria, Dowding y Park, no recibieron el reconocimiento que la historia ha juzgado que se les debía. Su táctica conjunta de enviar pequeñas fuerzas de cazas estrechamente controladas para desorganizar las formaciones enemigas antes de que pudieran hacer más daño tuvo muchos críticos. Uno de los principales fue el vicemariscal del aire Trafford Leigh-Mallory, comandante en jefe del Grupo 12, a quien le dolió que se le requiriera jugar un papel de apoyo mientras el Grupo 11 dirigía la acción. Era defensor de las salidas rápidas de urgencia (despegues acelerados de cazas de intercepción) de grandes números de aviones para ir al encuentro de las masas enemigas que se aproximaban y para derribar tantos aviones como fuera posibles con una dirección mínima desde las salas de operaciones situadas en tierra.

La batalla de Inglaterra apenas había finalizado antes de que esta polémica diera lugar a una confrontación en el ministerio del Aire donde, aunque parezca increíble, Dowding y Park fueron censurados por proceder con demasiada cautela contra la Luftwaffe. Dowding (que alcanzaba la edad del retiro el 15 de julio pero a quien se pidió que se quedara durante la crisis) fue relevado de su cargo, y Park fue trasladado al Mando de Formación. Leigh-Mallory ocupó la dirección del Grupo 11 y, posteriormente, el Mando de Combate.

El sábado 7 de septiembre de 1940, la Luftwaffe dirigió su atención al ataque en masa de Londres. Este cambio de táctica le costó la batalla de Inglaterra, pues no se dieron cuenta de lo cerca que estaban de que sus ataques continuados contra el Mando de Cazas de la RAF agotaran por completo a los pilotos de los Hurricane y los Spitfire. El primer ataque del Blitz, como se conoció a las incursiones aéreas sobre la capital, empezó ya avanzada la tarde y, con una pausa de sólo dos horas, continuó hasta las 04.30 de la madrugada. Las bombas caían sobre el East End y los muelles, provocando incendios a gran escala, que ardieron durante días. Esta imagen muestra lo que era mirar hacia el este por el Támesis desde la Torre de Londres poco después de las 22.00 horas. Cuando finalmente sonó el «todo despejado», más de 300 personas habían muerto, 1.300 estaban gravemente heridas y grandes áreas de la ciudad habían quedado devastadas. Quizá fuera una suerte que los londinenses no supieran entonces que iban a sufrir otras 56 noches consecutivas de bombardeo en masa.

El Blitz de Londres se inició con casi 12 horas de bombardeo. Oleada tras oleada de bombarderos Heinkel He III (8), Dornier y Junkers, que llevaban bombas incendiarias y de explosivo de gran potencia atacaron la ciudad. La mayoría de las bombas cayeron en la zona de los muelles y en los alrededores.

Los muelles de Londres (1) estaban en llamas; los muelles West India (3) y Rotherhithe (6) también ardían con fuerza. En el río, embarcaciones del cuerpo de bomberos (7) hacían valientes intentos de combatir el fuego con sus mangueras.

Todos los recursos antiincendios en kilómetros a la redonda estaban en Londres. Más de 300 bombas antiincendios se usaron en un esfuerzo por contener el enorme fuego que se inició en los muelles Surrey (4) cuando una gran cantidad de maderamen prendió fuego. El calor abrasador obligaba a las embarcaciones de extinción a retroceder al otro lado del río; aún así, la pintura formó burbujas en los cascos.

Los focos formaban dibujos geométricos en el cielo de la noche (2) mientras sus operadores intentaban descubrir y mantener el avión enemigo en su haz de luz para que la artillería antiaérea pudiera abrir fuego contra ellos.

Londres era un infierno, pero para el vicemariscal del aire Keith Park, que contemplaba la destrucción desde su Hurricane personal, significaba un respiro desesperado y necesario para los castigados aeródromos de cazas.

Las barreras de globos de protección (5) formaban parte de la defensa de Londres contra los aviones de vuelo bajo. Sujetos con cables de acero, estos globos gigantes se ponían en el aire a alturas entre 900 y 1.500 m.

En otra parte, prendieron fuego los depósitos llenos de pintura, de ron y caucho, estallaron los almacenes de pimienta, y el azúcar fundido en plena combustión encendió en llamas la superficie del Támesis.

Los servicios civiles

El **Servicio de Prevención de Ataques Aéreos**, constituido en 1937, se convirtió en uno de los cuerpos más eficaces de la Defensa Civil. Los vigilantes eran siempre personas del barrio que supervisaban los refugios, hacían cumplir las disposiciones de apagones de luces, avisaban de los ataques inminentes y realizaban inestimables y generosas labores de rescate durante y después de los ataques.

Al estallar la guerra se formó el **Cuerpo Auxiliar de Incendios** con personal de plena dedicación al que apoyaban 60.000 voluntarios, muchos de los cuales no tardaron en unirse a las fuerzas armadas. El resto trabajó durante largas horas en condiciones terroríficas para contener los brutales incendios provocadas por los bombardeos.

El **Cuerpo de Ambulancias** se estiraba hasta el límite. Los puestos ambulantes de urgencias con un médico y tres enfermeras atendían a los heridos hasta que podían sacarlos de los escombros. Los conductores de las ambulancias auxiliares, mujeres en su mayoría, llevaban después a los heridos hasta el hospital por las calles repletas de escombros, mientras las bombas caían a su alrededor, a menudo para descubrir que su destino también había sido destruido.

El hundimiento del *Bismarck*/ *Mayo de 1941*

Gran Bretaña dominaba las olas cuando estallaron las hostilidades con la Alemania nazi, pero su flota poderosa y de gran alcance no logró disuadir a la Kriegsmarine de Hitler, en seria inferioridad de fuerzas, para que no reavivara la estrategia naval alemana de la Primera Guerra Mundial. Los alemanes tenían la esperanza de que si ejecutaban el plan, esta vez de modo más vigoroso, Gran Bretaña se rendiría por hambre. Esta estrategia era la de los ataques por sorpresa al comercio naval, y su éxito dependía del hundimiento por Alemania de tantos navíos mercantes desarmados como fuera posible, evitando al mismo tiempo el combate con los buques de la Royal Navy. De este modo, esperaba privar a la isla enemiga de las materias primas vitales, alimentos y aprovisionamiento bélico.

Entre ambas guerras, los alemanes, ignorando las limitaciones que les imponían los tratados en lo referente a tamaño y tipo de buques permitidos a su armada resurgente, se dedicaron a construir en secreto más submarinos que los admitidos y a proyectar destructores, cruceros con armamento pesado (a veces llamados acorazados de bolsillo) y, finalmente, buques de guerra completos.

De todos modos, cuando estalló la guerra con Gran Bretaña, antes de lo esperado, el almirante supremo de la Kriegsmarine, Erich Raeder, estaba muy lejos de poseer la flota necesaria para combatir a la Royal Navy más o menos en condiciones iguales. No obstante, podía desplegar de inmediato los submarinos y los cruceros, como el *Admiral Graf Spee* y el *Deutschland*, contra los buques de carga aliados.

A pesar del barrenamiento del *Graf Spee* después de la batalla del Río de la Plata en diciembre de 1939, y a las fuertes pérdidas navales sufridas durante la invasión de Hitler de Noruega, Raeder aún estimulaba el ataque sorpresa al comercio naval en el Atlántico.

A lo largo de la segunda mitad de 1940 y a principios de 1941, los convoyes británicos se veían cada vez más afectados por la batalla del Atlántico, por lo que la Royal Navy se veía sometida a una pesada carga, encargada como estaba de proteger a los vulnerables mercantes en sus peligrosos viajes. En marzo de 1941, los alemanes registraron una cifra mensual de 350.000 toneladas de mercancías transportadas destruidas y, puesto que el ritmo de hundimientos continuaba aumentando, Raeder creyó que había llegado el momento de ejercer una mayor presión sobre la línea vital marítima de Gran Bretaña.

Además de las flotillas de submarinos, Alemania decidió interponer en las rutas comerciales atlánticas una fuerza de superficie que provocara consternación entre los convoyes. Se ordenó al comandante de flota, el almirante Günther Lütjens, que se pusiera al mando de los dos cruceros de combate *Scharnhorst* y *Gneisenau*, ambos experimentados ya en el asalto al comercio naval; también contaban con el nuevo crucero de armamento pesado *Prinz Eugen*, y, recién sa-

El plan Z de Alemania

Hitler dejó claro a los jefes de sus armas en noviembre de 1937 que pretendía entrar en guerra con Gran Bretaña. Aunque era superior tanto por tierra como por aire, Alemania era débil en el mar, y Hitler ordenó a un comité especial que estudiara el mejor modo de desarrollar su fuerza naval. A principios de 1938 le informaron de que sólo había dos opciones: construir una flota de acorazados de bolsillo, como el *Graf Spee*, y submarinos, lo que supondría un programa de construcción bastante breve, o una flota de acorazados y cruceros que rivalizaran con la Royal Navy, una tarea que como mínimo llevaría siete años. Hitler y Raeder optaron por la última propuesta.

Esta denominada «Flota Plan Z» se dividiría en dos grupos: una fuerza capaz de contener a la Flota de Aguas Nacionales británica y otra para encargarse de los ataques sorpresa contra los barcos mercantes, con dos fuerzas rápidas de ataque para apoyarla. En total, hacían falta 10 acorazados, 3 acorazados de bolsillo, 16 cruceros, 2 portaaviones, 190 submarinos y además una buena cantidad de destructores.

Cuando estalló la guerra, este programa ampenas se había puesto en marcha. Gran Bretaña, entonces la mayor potencia naval del mundo, superaba numéricamente a Alemania en 7:1 en acorazados, 6:1 en cruceros y 9:1 en destructores. Los acorazados alemanes *Bismarck* y *Tirpitz* y el portaviones *Graf Zeppelin* habían sido botados pero estaban incompletos; al primer superacorazado del Plan Z, el «H», se le acababa de poner la quilla y solamente se había construido una sexta parte de los submarinos necesarios para destruir la flota mercante británica. Raeder decidió emplear sus submarinos en ataques rápidos sobre el tráfico naval británico en el Atlántico norte.



El H44, uno de los barcos de guerra de 60.000 toneladas del Plan Z.

El *Graf Zeppelin*, el primer portaaviones de Alemania.

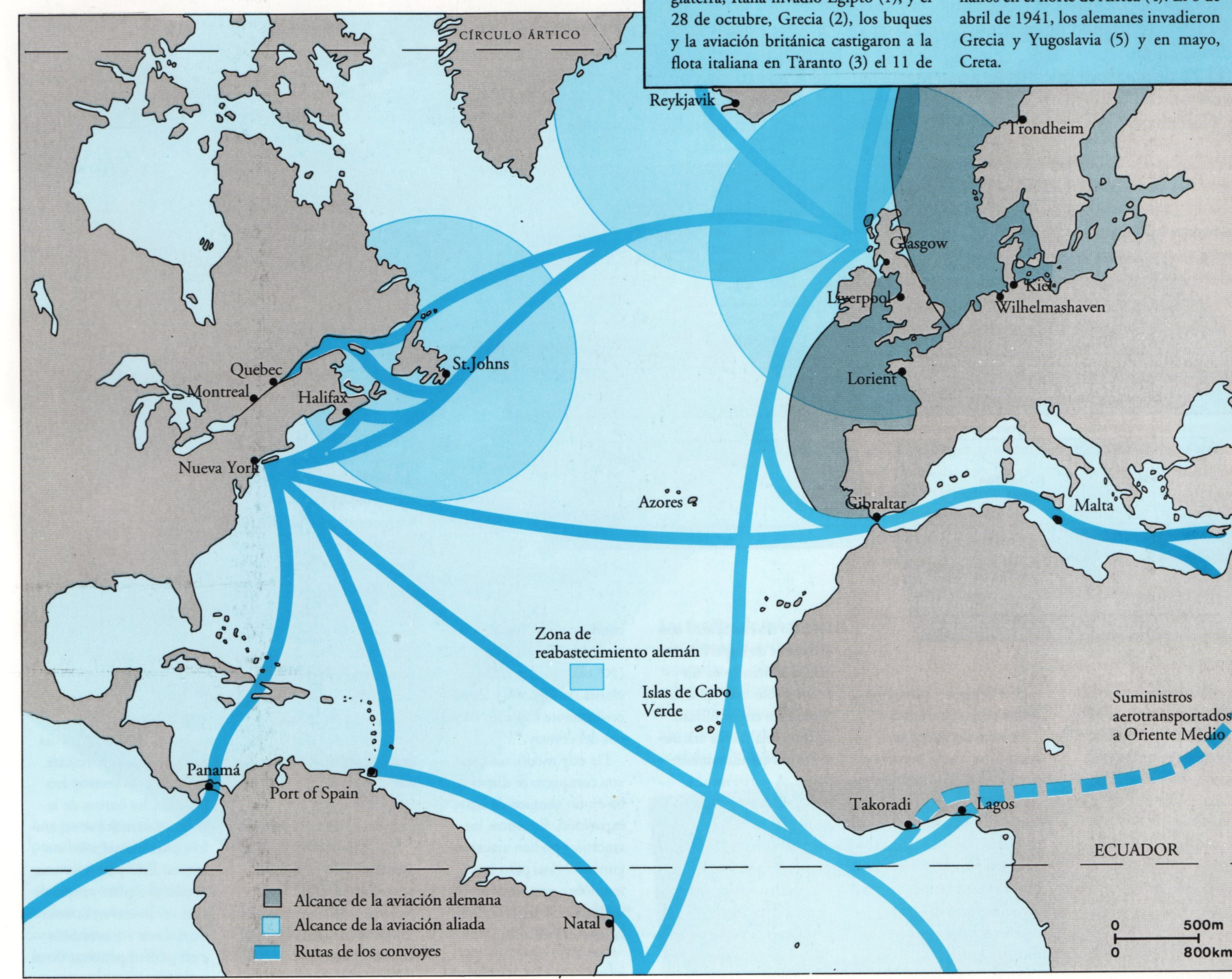
El acorazado *Bismarck* fue botado por la nieta del famoso canciller de Alemania, cuyo nombre recibió, en los astilleros Blohm y Voss de Hamburgo en febrero de 1939. Fue un acontecimiento de estado y a la ceremonia asistieron Hitler y otros muchos dirigentes nazis. El *Bismarck* fue puesto en servicio activo en agosto de 1940.

Era el navío más formidable puesto a flote en aquel momento y su armamento se componía de ocho cañones de 38 cm montados a pares en cuatro torretas, dos a proa, dos a popa. Además, estaba dotado con armamento secundario y de alcance corto.

Los británicos sabían que para ganar la guerra contra Alemania debían salvaguardar el paso de los convoyes que transportaban provisiones, comida y equipo militar desde Estados Unidos y Canadá. Una vez ocupada Europa occidental, el teatro atlántico tomó una importancia aún mayor.

Por suerte para Gran Bretaña, Hitler infravaloró en un principio esta importancia, incluso a pesar de que sus comandantes navales de mayor rango defendieron un bloqueo total. Todo dependía de la capacidad de controlar las rutas marítimas del mundo occidental por Gran Bretaña, que inmediatamente estableció un sistema de convoyes basado en el de la Primera Guerra Mundial. Los convoyes fueron atacados salvajemente, pero salieron adelante. La moral recibió un nuevo empuje en diciembre de 1939 cuando, después del hostigamiento de tres buques británicos, cada uno de ellos de potencia artillera inferior, el acorazado de bolsillo alemán *Admiral Graf Spee* fue barrenado por su tripulación en el Río de la Plata, ante Montevideo.

Entre el 13-14 de septiembre, en el punto culminante de la batalla de Inglaterra, Italia invadió Egipto (1), y el 28 de octubre, Grecia (2), los buques y la aviación británica castigaron a la flota italiana en Tàranto (3) el 11 de noviembre, y el 9 de diciembre lanzaron su primera ofensiva contra los italianos en el norte de Africa (4). El 6 de abril de 1941, los alemanes invadieron Grecia y Yugoslavia (5) y en mayo, Creta.



Las rutas de los convoyes estaban determinadas por muchos factores. Por ejemplo, a principio de 1943, en el punto culminante de la batalla del Atlántico, las condiciones en el Atlántico norte eran las peores en 50 años, y muchos buques mercantes eran hundidos por las olas inmensas.

Los convoyes no podían tomar una ruta más calma, en dirección sur, ya que ésto les alejaba del campo de acción de las patrullas aéreas aliadas situadas en Islandia, y les dejaba expuestos al ataque de los submarinos. Del mismo modo, los convoyes que se dirigían a los puertos del norte de Rusia tenía que encararse al Círculo Ártico en un intento de evitar ataques aéreos desde las bases alemanas de Noruega.

La ruta más segura para los convoyes que venían desde América del Norte consistía en navegar primero en dirección noreste, con protección aérea facilitada desde Terranova, para seguir luego una ruta hacia el este en dirección a los puertos del norte de Inglaterra y Escocia, protegidos por la RAF. Una gran extensión del Atlántico norte seguía sin protección aérea, al igual que todo el Atlántico medio, donde se encontraba la zona de reabastecimiento de combustible de los alemanes.

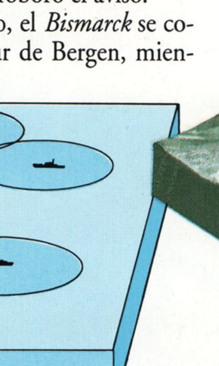
lido de los ensayos de construcción, el acorazado *Bismarck*, con el capitán Ernst Lindemann al mando. Ocho meses después de su botadura oficial en agosto de 1940, Lindemann informó que su barco estaba listo para el combate, tras concluir los ensayos en el mar y la formación para la batalla de la tripulación en un tiempo récord.

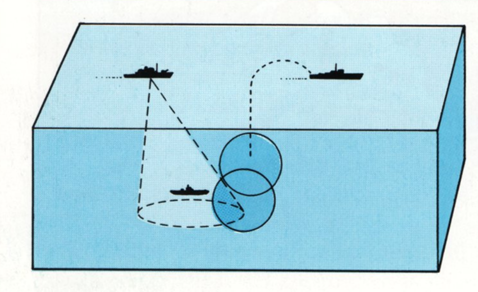
Después las vicisitudes de la guerra intervinieron para desbaratar los planes de Raeder. Primero, el *Scharnhorst* tuvo serios problemas en las calderas, luego el *Gneisenau* fue torpedeado y quedó seriamente dañado; finalmente el *Prinz Eugen* chocó con una mina. De los tres, sólo éste último pudo ser reparado con rapidez. Raeder, a pesar de los recelos de Lütjens, decidió poner en práctica la operación «Ejercicio Rhin», como él la llamaba, utilizando únicamente el *Bismarck* y el *Prinz Eugen*.

El 12 de amayo, Lütjens y su plana mayor se reunieron con Lindemann a bordo del *Bismarck* en Gotenhafen, ahora Gdynia, en la Polonia ocupada por los alemanes, y se hicieron los preparativos finales para una correría de tres meses por el Atlántico norte. Seis días después, el *Bismarck*, con los depósitos de combustible sin llenar totalmente por un error en el funcionamiento durante la carga, y el *Prinz Eugen* iniciaron su viaje. En las fases iniciales iban acompañados por una pantalla de destructores antisubmarinos además de la protección aérea de la Luftwaffe.

Aunque se suponía que su partida debía ser secreta, los barcos fueron descubiertos por los suecos neutrales cuando navegaban a través del Kattegat a la luz del día el 20 de mayo. El delegado naval británico en Estocolmo fue informado del movimiento de barcos a través de un miembro del servicio secreto sueco, simpatizante de la causa aliada; éste a su vez alertó debidamente al almirantazgo en Londres. Un mensaje de la resistencia noruega corroboró el aviso.

A lo largo del 21 de mayo, el *Bismarck* se cobijó en Grimstadfjord, al sur de Bergen, mientras el *Prinz Eugen* y los destructores navegaban al encuentro de un petrolero. (El *Bismarck*, aunque no estaba adecuadamente abastecido de combustible, no tenía órdenes de utilizar esta parada de aprovisionamiento, un hecho que posteriormente iba a determinar su destino.) Durante ese tiempo, un piloto de reconocimiento de aguda vista de la Real Fuerza Aérea localizó y fotografió el *Bismarck*, pero cuando los bombarderos llegaron al fiordo, con mal tiempo y oscuridad, se había desplazado, aunque los pilotos, que atacaban a ciegas, no eran conscientes de este hecho.





Un submarino sumergido perdía su gran velocidad de superficie y desconocía lo que pasaba arriba. Por lo tanto, era vulnerable a los ataques de las cargas de profundidad.

Los ataques más efectivos eran aquellos en los que dos buques escolta trabajaban conjuntamente. Uno mantenía contacto mediante el Asdic, un mecanismo para detectar un submarino sumergido haciendo chocar una onda de sonido en su casco. Luego podía comunicar por radio a la segunda embarcación la posición y la profundidad del submarino, para que se desplazara rápidamente al lugar y soltara las cargas de profundidad.

El cono del Asdic se agrandaba con la distacia y la precisión era poco fiable en su extremo; por otra parte, el cono, estrecho en su origen, no era eficaz a menos de unos 275 m. La mejor posiblidad que tenía un submarino de escapar era cambiar de curso, bien directamente hacia el destructor o bien alejándose todo lo posible de él.

Las cargas de profundidad se detonaban activando un mecanismo cronómetro a la profundidad mostrada por el Asdic donde se encontraba el submarino.

En caso de encuentro con atacantes de superficie, el oficial al mando de un convoy sólo ordenaba su dispersión como último recurso si la fuerza atacante era abrumadoramente fuerte. A partir de ahí, cada mercante tenía que mantener la radio en silencio y dirigirse a su destino sin protección.

La orden «dispérsense en abanico y avancen a velocidad máxima» suponía un procedimiento simple y bien comprendido. La columna central de barcos o la columna de la derecha de las dos centrales, cuando existía un número par de columnas, seguía recto. Las columnas situadas a ambos lados se alejaban girando 10° hacia babor o hacia estribor. Las siguientes columnas giraban 20° (10° más que las embarcaciones contiguas), y así sucesivamente hasta los flancos del convoy.

De este modo, un convoy compacto se dispersaba en un abanico de lenta expansión. Entonces los atacantes podían atacar algunos navíos, pero esta maniobra garantizaba normalmente la seguridad de la mayoría de ellos.

Cuando estalló la guerra en 1939, la armada alemana desplegó rápidamente numerosos submarinos y buques corsarios de superficie para hundir los navíos mercantes con destino a los puertos británicos, con la esperanza de estrangular las líneas de aprovisionamiento de Gran Bretaña a través del Atlántico. El almirantazgo británico reinstituyó de inmediato los sistemas de convoyes que habían demostrado ser tan eficaces para combatir esta amenaza durante la Primera Guerra Mundial.

Los convoyes incluían a menudo 45-50 barcos y ocupaban hasta 52 km^2. Normalmente había varias columnas de barcos con 1 km de separación.

En teoría, como muestra el diagrama, los buques escolta se situaban rodeando completamente los extremos del convoy para proteger los flancos. Una fuerza de avance, con observadores, rádar y Asdic trabajaba por delante del convoy, que también iba respaldado en la retaguardia por un buque de rescate.

Cuando el convoy era atacado, los barcos de la fuerza de escolta se separaban para buscar a los atacantes. Esto podía ser una acción peligrosa ya que dejaba un hueco en la línea de defensa a través de la cual podían penetrar otros submarinos.

En la práctica, a menudo sólo se disponía de dos o tres barcos de guerra para proteger todo un convoy; al principio de la guerra, los submarinos eran capaces de hundir buques mercantes a voluntad.





Los convoyes se componían de grandes cantidades de mercantes (1), a menudo de 40 o más, escoltados por un puñado de corbetas y destructores de la Royal Navy.

A menudo, los Condors Focke-Wulfe 200 cuatrimotores (2), que operaban desde bases en Francia, se encargaban de guiar submarinos hacia los convoyes. Con una radio de acción asombroso para aquella época —3.450 km— y una carga de 1.633 kg de bombas, podían atacar los transportes por su cuenta.

Los barcos que transportaban pasajeros o cargas volátiles, como municiones o combustible, normalmente se situaban en el centro del convoy (3) con la creencia de que serían menos vulnerables al ataque de los submarinos. No siempre era así.

Las labores de escolta antisubmarinos en la abrumadora batalla del Atlántico recaían en gran parte en las corbetas (4), un tipo pequeño de buques de guerra, eminentemente apropiado para la navegación marítima, construidos según el diseño del bien ensayado buque ballenero Middlesbrough. Llevaban Asdic y cargas de profundidad de 113 kg.

Cada convoy estaba dirigido por un comodoro, cuyo barco siempre encabezaba la columna central (5). El comodoro era responsable de mantener en orden el convoy y de comprobar que los buques mercantes, de todo tipo, tamaño y velocidad, se mantuvieran en formación.

Las flotillas de submarinos alemanes —llamadas «manadas de lobos»— atacaban normalmente desde la superficie durante la noche y se sumergían durante el día. De manera más idónea, los submarinos utilizaban su gran velocidad para adelantar al convoy y, cuando entraba en su campo de acción, atacaba desde profundidad de periscopio. Los ataques en la superficie se realizaban de noche ya que, en este momento, los submarinos, delgados y de baja altura en el agua, eran difíciles de ver. Los comandantes de los submarinos preferían atacar una vez en la superficie, ya que entonces podían dominar la mayoría de situaciones.

Siempre que fuera posible, los ataques se hacían desde barlovento: esto era el lado más difícil de escudriñar para los centinelas del convoy, y se eliminaban las traicioneras ondas de proa del submarino.

En las primeras horas del 22 de mayo, los dos grandes barcos alemanes partieron con su escolta de destructores y pusieron rumbo hacia el angosto y brumoso estrecho de Dinamarca que separa Islandia de Groenlandia, en un intento de deslizarse sin ser detectados en el Atlántico Norte.

Mientras tanto, los británicos habían preparado medidas preventivas. El almirante sir John Tovey, comandante en jefe, Flota de Aguas Nacionales, alertó a sus patrullas en aguas del norte que mantuvieran una vigilancia intensa a la búsqueda de los barcos enemigos. Luego, el 21 de mayo, envió apresuradamente al vicealmirante Lancelot Holland y su escuadra desde su base de Scapa Flow hacia Islandia para facilitar una fuerte potencia de fuego en caso necesario. La escuadra incluía el mayor barco de guerra del mundo (que no el más poderoso), el crucero de combate Hood, construido hacía 20 años y con armamento bastante ligero, y el nuevo acorazado *Prince of Wales*, que aún tenía problemas con su artillería principal de 14 pulgadas; les acompañaban también media docena de destructores.

Al día siguiente, cuando un reconocimiento aéreo reveló que los barcos alemanes habían desaparecido de aguas noruegas, Tovey se dio cuenta de que iban a desviarse hacia el Atlántico y ordenó al grueso de la Flota de Aguas Nacionales que se uniera a la persecución: el acorazado *King George V*, junto con el portaaviones *Victorious*, cuatro cruceros y siete destructores. En el mar se iban a encontrar con otro crucero de combate, el *Repulse*.

En las aguas heladas del Atlántico norte, la aviación y los buques británicos rastreaban el mar agitado para detectar el *Bismarck* y el *Prinz Eugen*. Por fin, a las 07.22 del 23 de mayo, el crucero *Suffolk*, a las órdenes del contraalmirante Frederick Wake-Walker, que patrullaba el estrecho de Dinamarca, detectó al enemigo. Con los buques alemanes en su nuevo y potente rádar, el *Suffolk*, acompañado por el *Norfolk*, el buque insignia de Wake-Walker, empezaron a seguir secretamente a los buques alemanes hasta que se hubieran trazado los planes de intercepción. A las 20.30 hubo un roce no planeado con el *Bismarck*, durante el cual se lanzaron una pocas salvas. Ningún barco británico sufrió daño alguno, pero el rádar delantero del *Bismark* quedó fuera de funcionamiento como consecuencia de la sacudida del disparo de su artillería, dejándolo ciego por delante, lo que obligó a que los dos barcos siguieran adelante con el *Prinz Eugen* a la cabeza.

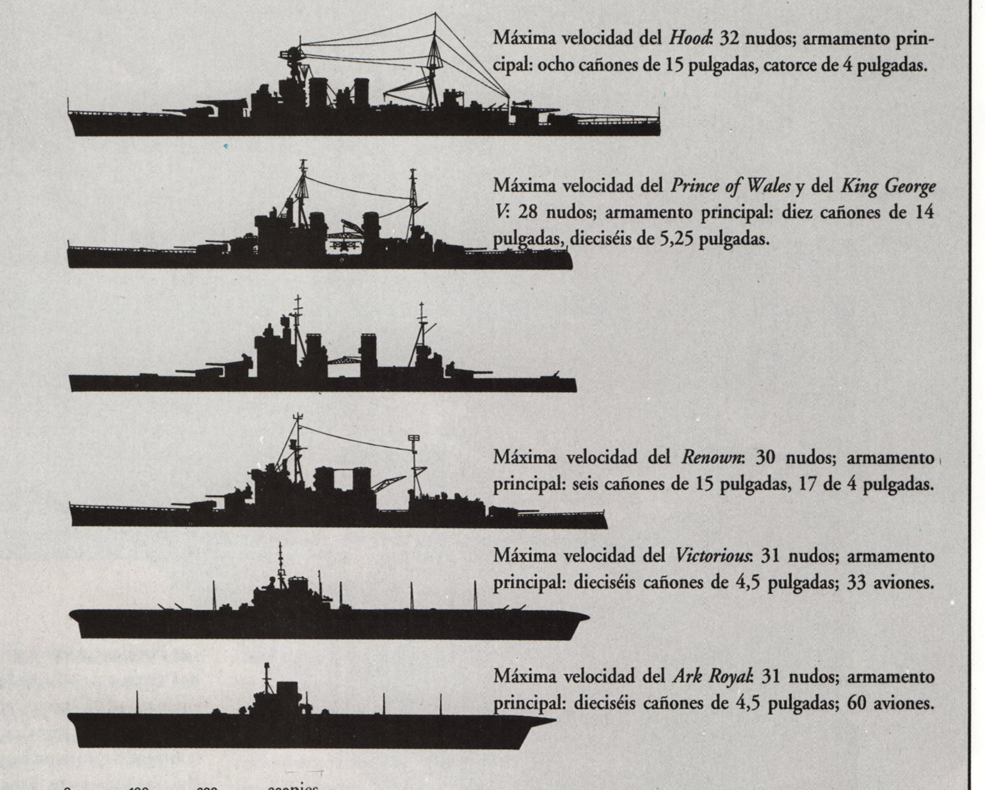
Poco después de las 05.30 de la mañana siguiente, el *Hood* y el *Prince of Wales* alcanzaron a su presa, a quien superaban considerablemente en armas: tenían ocho cañones de 15 pulgadas y 10 de 14, en comparación con los ocho cañones de 15 pulgadas y ocho de 8 pulgadas de los alemanes. No obstante, en vez de aplicar todas sus torretas móviles, el almirante Holland se aproximó a sus objetivos oblicuamente, abriendo fuego sólo con sus baterías delanteras. En un intercambio de salvas que duró apenas seis minutos,

Las flotas enemigas

Máxima velocidad del *Bismarck*: 30 nudos; armamento principal: ocho cañones de 38 cm, doce de 15 cm.

Máxima velocidad del *Prinz Eugen*: 32 nudos; armamento principal: 8 cañones de 20 cm; doce de 7,5 cm.

Por sus siluetas, el crucero pesado *Prinz Eugen* y el acorazado *Bismarck* eran idénticos, a excepción de que el primero medía 52 m menos. Los vigías británicos sólo podían detectar esa diferencia si avistaban los dos barcos navegando juntos en formación paralela. Si los veían un poco separados, era casi imposible determinar si el buque que perseguían o que estaba a punto de atacarles era el crucero o el *Bismarck*. Este último era uno de los barcos de guerra más poderosos que entonces surcaban los mares, con un desplazamiento de 42.000 toneladas y una coraza gruesa, especialmente reforzada. El HMS *Hood* HMS cometió precisamente este grave error de identificación en la batalla cerca de las costas de Groenlandia y abrió fuego contra el *Prinz Eugen*, dejando tranquilo al *Bismarck* en un primer momento.



Máxima velocidad del *Hood*: 32 nudos; armamento principal: ocho cañones de 15 pulgadas, catorce de 4 pulgadas.

Máxima velocidad del *Prince of Wales* y del *King George V*: 28 nudos; armamento principal: diez cañones de 14 pulgadas, dieciséis de 5,25 pulgadas.

Máxima velocidad del *Renown*: 30 nudos; armamento principal: seis cañones de 15 pulgadas, 17 de 4 pulgadas.

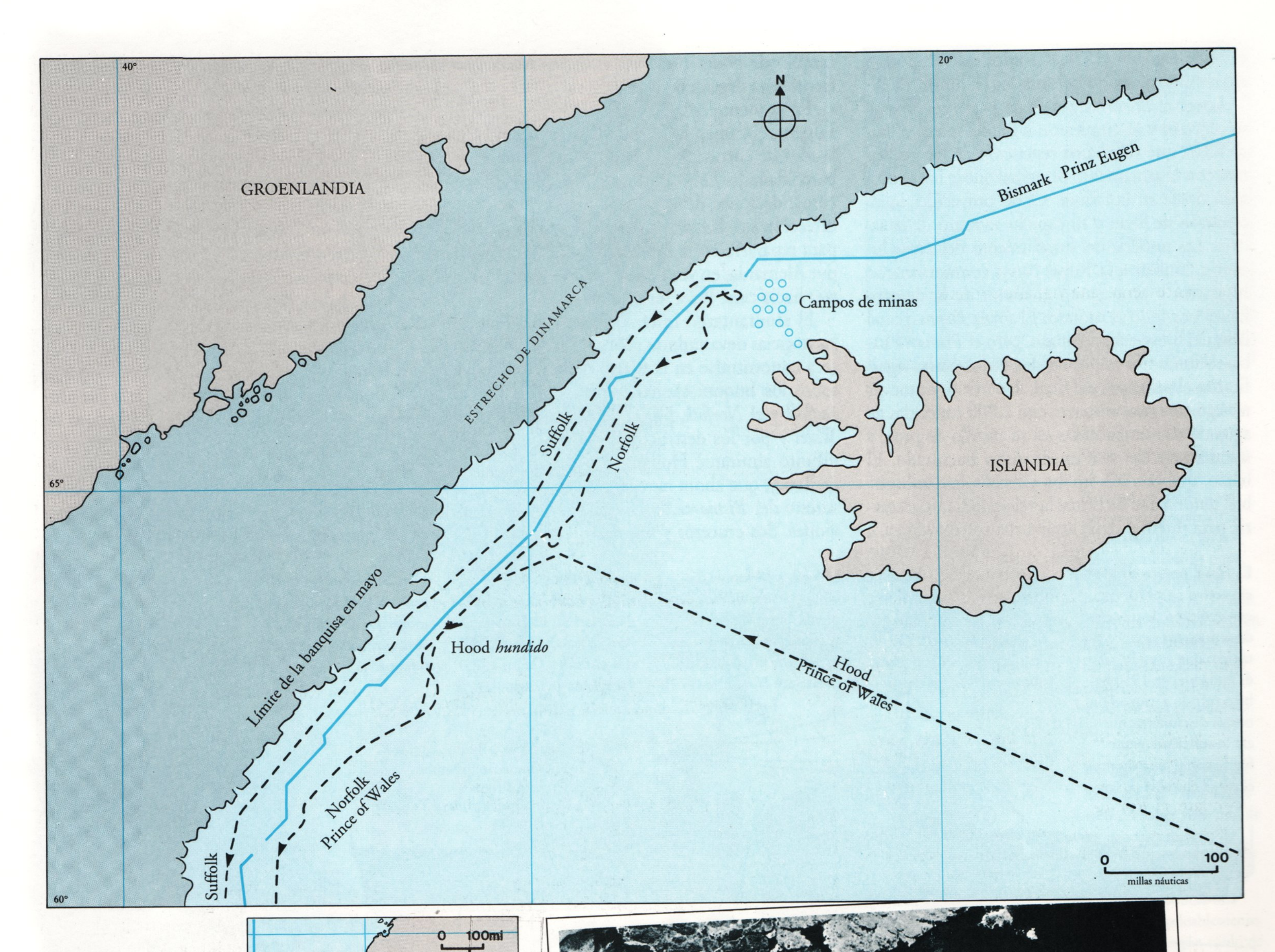
Máxima velocidad del *Victorious*: 31 nudos; armamento principal: dieciséis cañones de 4,5 pulgadas; 33 aviones.

Máxima velocidad del *Ark Royal*: 31 nudos; armamento principal: dieciséis cañones de 4,5 pulgadas; 60 aviones.

Al estallar la guerra, Gran Bretaña era la mayor potencia naval del mundo a pesar del intenso programa de construcción de barcos que seguía Alemania después de que Hitler denunciara el tratado de Versalles en 1935. Se montó la quilla de los acorazados *Scharnhorst* y *Gneisenau*, entre otros, así como de submarinos, cruceros, destructores y del poderoso *Bismarck*.

De todos modos, la superioridad numérica global de diez barcos a uno a favor de Gran Bretaña no le concedía toda la ventaja de la que aparentemente disfrutaba sobre el papel. Los recursos de Gran Bretaña se estiraban al máximo, ya que sus barcos tenían que patrullar el Atlántico, el Mediterráneo y las aguas de Extremo Oriente. Es más, mientras los barcos alemanes tenían en su mayoría un diseño y construcción modernos, muchos de los navíos cruciales de Gran Bretaña se acercaban al final de sus vidas en activo. Entre los principales barcos de guerra implicados en la persecución del *Bismarck*, el *Hood* había sido puesto en activo 20 años antes y, aunque era rápido y tenía una potencia de fuego impresionante, su coraza era inadecuada. El crucero de combate *Repulse* era incluso más antiguo, tenía dos cañones principales menos que el *Bismarck*, su coraza era mucho más débil y no podía acumular suficiente combustible para los viajes largos.

Por otro lado, el acorazado *Prince of Wales* era demasiado nuevo. Se había unido a la flota tan sólo dos meses antes y aún llevaba trabajadores a bordo; su maquinaria no se había probado completamente y la tripulación no estaba totalmente acostumbrada a trabajar en equipo. Lo mismo se podía aplicar al portaviones *Victorious*, los pilotos de cuyo escuadrón de aviones Swordfish no habían tenido ni siquiera tiempo para dominar la pericia de aterrizar sobre la cubierta.





El 18 de mayo de 1941, el *Bismarck* y el *Prinz Eugen*, bajo el mando del almirante Lütjens, navegaron desde Gotenhafen a un fiordo próximo a Bergen.

Estaba claro que se preparaban para salir al Atlántico pero ¿qué ruta tomarían? Podían navegar al norte de Escocia y al sur de las islas Shetland, o al norte de las Shetland y al sur de las islas Faroe. Alternativamente, podían abrirse paso al norte de las Faroe y al sur de Islandia, o entre Islandia y Groenlandia, a través del estrecho de Dinamarca.

Llegado el momento, Lütjens escogió la última opción pero fue avistado el 23 de mayo por el crucero *Suffolk*. Equipado con el rádar más moderno del momento, que podía «mantener» al enemigo incluso con las condiciones climatológicas más adversas, el *Suffolk* siguió en contacto con el *Bismarck*, mientras aprovechaba un banco de niebla para continuar fuera de su visión. Mientras tanto, el *Hood* y el *Prince of Wales*, junto con seis destructores, se movían para taponar el extremo sur del estrecho de Dinamarca.

El *Bismarck* fue fotografiado en Grimstadfjord, cerca de Bergen, el 21 de mayo, por el oficial de vuelo Suckling desde un Spitfire del Mando Costero. El reconocimiento aéreo fue vital en la Segunda Guerra Mundial ya que era la forma más rápida de conseguir información sobre el enemigo.

Tras divisar el *Bismarck*, Suckling alertó de su posición en primer lugar a los británicos; más tarde, durante la persecución, después de que se hubiera perdido el contacto, un hidroavión Catalina del Mando Costero volvió a avistarlo. Sin el reconocimiento aéreo, el *Bismarck* probablemente hubiera llegado al Atlántico medio sin ser detectado.

el *Bismarck* voló el *Hood*, rompiendo su popa y enviándolo al fondo con sus 1.417 hombres.

Luego el *Bismarck* y el *Prinz Eugen* corrigieron su objetivo y se emplearon a fondo con el *Prince of Wales*, que sufría una repetición de los problemas con el armamento principal que le había acosado desde su botadura. Ocho proyectiles le alcanzaron de lleno y su capitán se retiró de la acción. Las noticias del hundimiento del *Hood* hicieron temblar a la Royal Navy, conmocionaron Inglaterra y propagaron el temor de la desconfianza por todo el mundo. El *Prinz Eugen* escapó ileso del breve encontronazo, pero el *Bismarck* había recibido tres impactos, dos de los cuales significaron el principio del final. A partir de entonces navegó con gran esfuerzo, con 2.000 toneladas de agua de mar embarcadas en su castillo de proa, y soltaba petróleo por un depósito fracturado. El barco, que ya antes no iba sobrado de combustible, tendría que sacrificar la velocidad, tan necesaria para intentar dejar atrás a sus perseguidores, a cambio de poder preservar el combustible suficiente para llegar a un puerto idóneo.

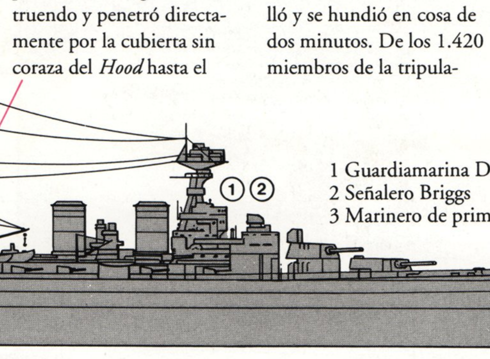
En la mente de su capitán, Lindemann, y de Lütjens, el comandante de la flota, predominaba la idea de encontrar el mejor medio de salvar el barco dañado. Este último decidió, contra las recomendaciones del primero, fijar un curso en dirección sur, hacia St. Nazaire, y buscar medios para repararlo en la Francia occidental ocupada por Alemania, en vez de girar hacia el norte y correr hacia casa. Iba a ser una decisión fatal.

El almirantazgo británico, recuperándose de las noticias devastadoras sobre el *Hood*, se dispuso a concentrarse en la fuerza de la Royal Navy sobre los buques alemanes perseguidos por el *Suffolk* y el *Norfolk*, por el deteriorado *Prince of Wales* y por los destructores de la escuadra del difunto almirante Holland. Además de la flota de Tovey, que ahora navegaba a unos 800 km al sureste del *Bismarck*, la Fuerza H —un portaaviones, dos cruceros y seis destructores a las órdenes del vicealmirante sir James Somerville— recibió órdenes de salir de Gibraltar. Y prácticamente a todos los demás barcos de guerra británicos que se encontraban en el Atlántico norte, tanto si participaban en un convoy importante como si no, se les comunicó que interceptaran los dos barcos.

Aunque las dificultades con el combustible iban a echar a perder en su momento los esfuerzos por concentrar todas sus fuerzas, la Royal Navy se había organizado al final del 23 de mayo para desplegar 5 acorazados, 2 portaaviones, 14 cruceros y 21 destructores contra los navíos enemigos.

A bordo del *Bismarck*, Lütjens hacía sus propios planes. Teniendo en cuenta el deterioro de su buque insignia y el hecho de que el *Prinz Eugen*, de menor tamaño, pronto estaría escaso de combustible, decidió que los dos barcos debían separarse. El *Bismarck* intentaría desprenderse de sus perseguidores y seguir un curso recto hacia

El *Hood*, puesto en servicio activo en 1920, era casi el último de una clase de acorazados pesados británicos que ya en la batalla de Jutlandia de 1916 habían sufrido a causa de su coraza de cubierta, que no era lo suficientemente fuerte como para soportar el fuego en caída de largo alcance de la artillería de gran calibre. Pero esta deficiencia nunca se remedió, ni siquiera en 1939 cuando se volvió a poner a punto el *Hood*. La descarga fatal, a 19 km de distancia, descendió casi perpendicular con gran estruendo y penetró directamente por la cubierta sin coraza del *Hood* hasta el interior de la santabárbara, muy por debajo de la línea de flotación. El *Hood* estalló y se hundió en cosa de dos minutos. De los 1.420 miembros de la tripulación, sólo sobrevivieron tres; sus posiciones en el momento de la explosión se muestran en la imagen inferior.



1 Guardiamarina Dundas
2 Señalero Briggs
3 Marinero de primera Tilburn



El marino Tilburn, uno de los tres supervivientes del *Hood*. Los detalles de su rescate no se facilitaron hasta mucho tiempo después.

A primera hora del 24 de mayo de 1941, mientras el *Bismarck* y el *Prinz Eugen* navegaban a toda velocidad hacia el sur a través del estrecho de Dinamarca, fueron interceptados por el *Hood* y el *Prince of Wales*, de la escuadra de cruceros de combate del vicealmirante Holland. El *Hood* era el mayor acorazado del mundo y entre ambos, los dos barcos británicos superaban numéricamente la artillería de los alemanes.

Pero, quizá debido a que la cubierta del *Hood* no estaba lo suficientemente acorazada, Holland se aproximó oblicuamente a su presa, de forma que sólo la mitad de su armamento principal pudo aplicarse sobre el enemigo.

En un encuentro que empezó a las 05.52 y que duró unos seis minutos, el *Hood* fue volado por los aires por el *Bismarck*.

El *Hood* fue alcanzado en un intercambio temprano de salvas, que hizo que se iniciara un incendio. Luego, mientras el almirante Holland ordenaba a sus barcos que giraran 20° a babor para poner en acción la artillería de popa, el desastre sorprendió al *Hood*. Un obús de 15 pulgadas del *Bismarck* penetró hasta la santabárbara, en medio del buque, y una tremenda explosión (4) partió en dos el gran barco.

Un testigo visual que se hallaba en el *Prinz Eugen* recordó haber visto una de las enormes torretas de popa (1) de 15 pulgadas del *Hood* lanzada por los aires como si fuera una pluma. Inexplicablemente, nadie oyó ningún ruido de explosión.

Mientras la columna de humo y llamas ascendía en lo alto del cielo, era salpicada por brillantes destellos blancos (2) cuando estallaban los obuses del *Hood*. Un marinero dijo después que parecía «unos fuegos artificales chinos».

Los observadores que se hallaban en el *Bismarck* se quedaron maravillados al ver que los dos cañones delanteros de 15 pulgadas del *Hood* (3) lanzaban una salva final mientras la proa se alzaba y el barco alcanzado se deslizaba por debajo de las olas, pero probablemente fue una detonación accidental provocada por la conexión de los circuitos eléctricos.

Segundos más tarde, el *Hood* se fue al fondo, dejando sólo una nube densa, abultada, de humo suspendida sobre el mar vacío.

St. Nazaire; el *Prinz Eugen* tomaría otra dirección para intentar reunirse con un petrolero y luego se concentraría en el ataque al tráfico naval.

Su primer intento de separación con mal tiempo la tarde del 24 de mayo se vio frustrado, pero un segundo intento pocas horas más tarde tuvo éxito, incluso a pesar de que el *Bismarck* y la fuerza perseguidora de Wake-Walker intercambiaron un fuego inútil en el proceso. A diferencia de su «hermano mayor», el *Prinz Eugen* llegó finalmente a puerto en Francia.

Mientras la Royal Navy se acercaba, el almirante Tovey hizo un último intento de incapacitar el *Bismarck* aquel día. Destacó el portaaviones *Victorious* para que navegara a toda velocidad hasta encontrarse a distancia de lanzamiento —160 km— y pusiera en acción sus bombarderos torpederos. Nueve biplanos Swordfish hicieron frente al fuego en chorro del *Bismarck*, pero sólo un torpedo alcanzó el objetivo y tampoco causó daños de mención. Ningún avión fue derribado y, milagrosamente, considerando la oscuridad de la noche, todos regresaron al *Victorious*. Antes de acabar el 24 de mayo, el *Bismarck* y el *Prince of Wales* volvieron a dispararse a larga distancia sin que ninguno registrara ningún impacto.

El domingo 25 de mayo, el *Bismarck* consiguió desprenderse de los barcos perseguidores por primera vez en 31 horas. Luego empezó un esfuerzo febril de la Royal Navy y de la Real Fuerza Aérea para volver a tomar contacto con él. Pasaron 31 horas antes de que un hidroavión Catalina del Mando Costero de la RAF, procedente de Irlanda del Norte, redescubriera por coincidencia el *Bismarck* a través de un claro en las nubes.

Tovey, en el *King George V*, sufría la escasez de combustible y se retrasaba demasiado como para lograr la intercepción. De hecho, la mayoría de sus barcos de la Flota de Aguas Nacionales ya habían dado media vuelta por falta de combustible. Sin embargo, los aviones del portaviones *Ark Royal* de la Fuerza H de Somerville, que se acecaban desde el sur, serían capaces de atacar antes de anochecer. Incluso si no podían detener el *Bismarck*, como mínimo podían aminorar su marcha lo suficiente como para que los barcos británicos se ocuparan de él a la mañana siguiente.

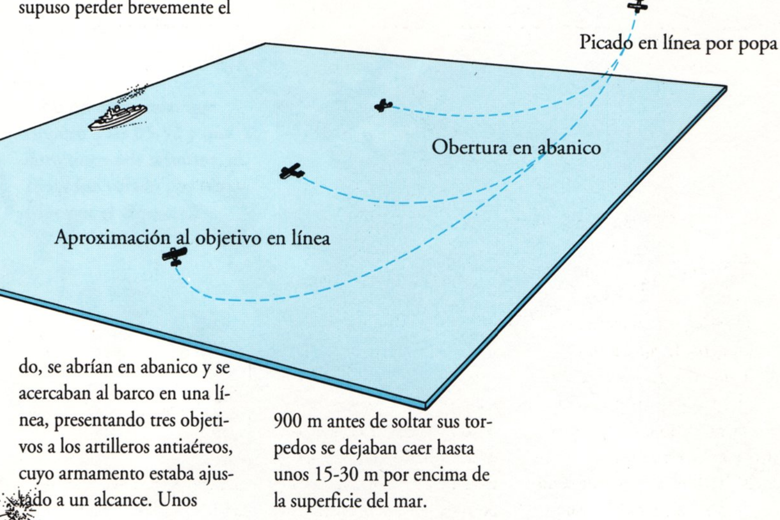
Aquella tarde se puso en marcha el primer ataque de aviones Swordfish del *Ark Royal*, que finalizó con gran desconcierto. Las tripulaciones confundieron el HMS *Sheffield* con el *Bismarck* y, por suerte para sus compañeros de armas, sus torpedos, dotados con nuevos detonadores magnéticos, estallaron inocuamente en cuanto impactaron en el agua. De vuelta en el *Ark Royal*, se colocaron unos detonadores de contacto tradicionales a los torpedos de los aviones que se disponían para la próxima misión.

Aquella tarde, durante poco más de media hora, 15 Swordffish del brazo aéreo de la flota atravesaron el devastador fuego antiaéreo del *Bismarck* para dejar caer sus torpedos. Sólo dos lo alcanzaron: uno no causó ningún daño, pero

En Gibraltar, la Fuerza H (*Renown, Ark Royal* y *Sheffield*) a las órdenes del almirante Somerville recibió instrucciones de sumarse a la pesecución y de aplicar la máxima potencia de fuego sobre el *Bismarck*. Se les iban a unir los acorazados *Ramillies* y *Revenge*, que estaban en misión de escolta en el Atlántico norte.

El daño causado en la popa del *Bismarck* provocaba una pérdida constante de petróleo. A las 08.00, Lütjens separó al *Prinz Eugen* de su buque y se dispuso a desprenderse de sus perseguidores.

Lo consiguió el 25 de mayo. Los barcos británicos que iban tras él, alertados de posibles ataques de submarinos, adoptaron una ruta antisubmarinos en zigzag, que supuso perder brevemente el *Bismarck* en las pantallas de rádar en los virajes a babor. Durante uno de estos giros a babor, el *Bismarck* viró a estribor, dio una vuelta por detrás del *Suffolk* y del *Norfolk* y tomó un rumbo sureste para llegar a puerto en Francia. A las 10.36 del 26 de mayo, un hidroavión Catalina del Mando Costero de la RAF lo redescubrió por casualidad a 1.110 km de la costa francesa.

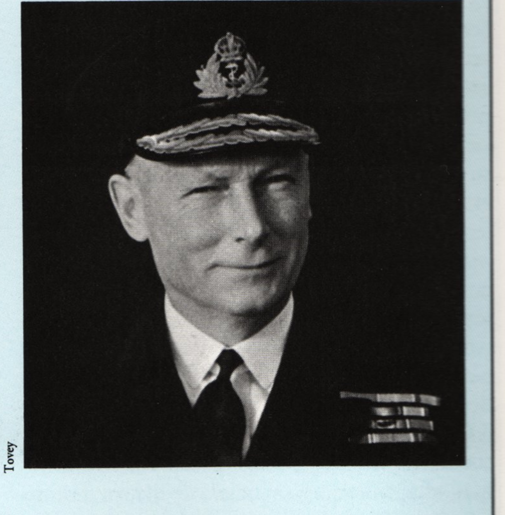


Los aviones dotados de torpedos, como los Swordfish, *arriba*, seguían un procedimiento establecido en el momento de atacar los barcos. En grupos de tres, se lanzaban en un descenso en picado, uno detrás de otro. Entre 45-75 m remontaban el picado, se abrían en abanico y se acercaban al barco en una línea, presentando tres objetivos a los artilleros antiaéreos, cuyo armamento estaba ajustado a un alcance. Unos 900 m antes de soltar sus torpedos se dejaban caer hasta unos 15-30 m por encima de la superficie del mar.

Los comandantes



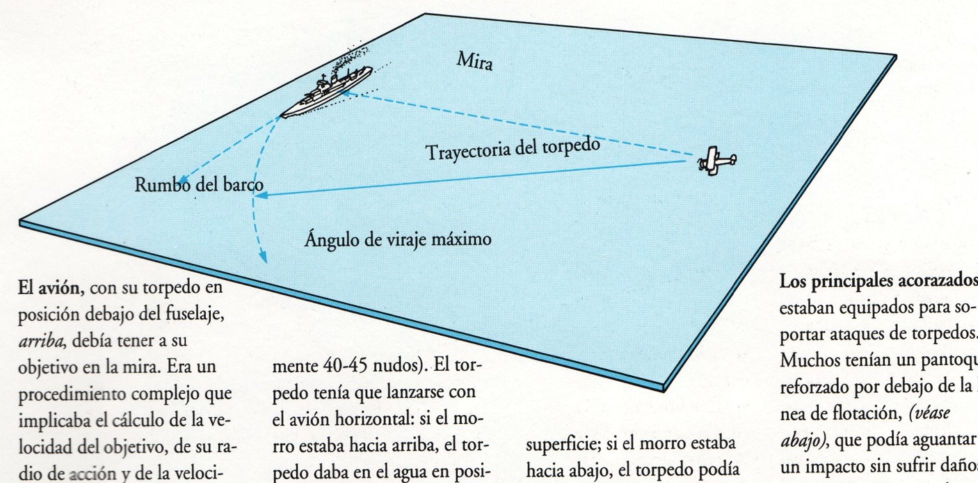




El **almirante Günther Lütjens (1889-1941)**, comandante de la flota, se había unido a la Armada Imperial en 1907 y, hasta la Segunda Guerra Mundial, había pasado la mayor parte de su vida profesional en flotillas de lanchas torpederas. Durante la campaña noruega había estado al mando del *Scharnhorst* y del *Gneisenau* y en julio de 1940 fue designado comandante de la flotilla del *Bismarck*. Un hombre alto y tranquilo, su gran inteligencia, valor físico y su naturaleza generosa fueron reconocidos por todos durante su vida de servicio. Lütjens tenía reservas en cuando a la inteligencia de la «Operación Rhin» pero, aun así, cuando el *Bismarck* soportó tres impactos, insistió en continuar la operación en vez de volver a casa. El por qué de esta decisión se desconoce, pero es posible que estuviera sometido a presiones desde una autoridad superior en Berlín.

El **capitán Ernst Lindemann (1894-1941)**, un experto en artillería, había sido designado capitán del *Bismarck* a principios de 1940. Después de los impactos que recibió su barco, se opuso firmemente a Lütjens y propuso volver a puerto. Este era en todos los sentidos el curso correcto: no sólo perdía combustible y la velocidad disminuía, sino que se había perdido el elemento sorpresa. Es más, en aquel momento, el *Bismarck* había alcanzado el éxito notable de hundir el *Hood*. Tenía una buena oportunidad de llegar a puerto, donde le esperaría una recepción digna de héroes. De cualquier modo, la opinión de Lütjens predominó y el *Bismarck* fue arrastrado a su trágico destino.

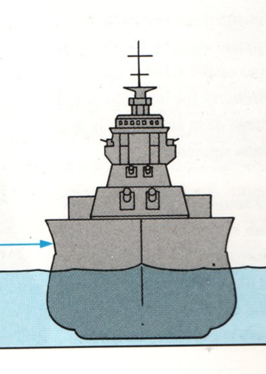
El **almirante sir John Tovey (1885-1971)**, comandante en jefe de la Flota de Aguas Nacionales británica, estaba acantonado en Scapa Flow en su buque insignia *King George V*. Un líder nato, inspiraba confianza en torno a sí. Era profundamente religioso y, tanto en su vida privada como profesional, siempre hacía lo que pensaba que era correcto, sin consideración a lo que sus superiores pudieran querer, o desear escuchar. También poseía un atributo de valor inestimable: tenacidad en sus propósitos.



El avión, con su torpedo en posición debajo del fuselaje, *arriba*, debía tener a su objetivo en la mira. Era un procedimiento complejo que implicaba el cálculo de la velocidad del objetivo, de su radio de acción y de la velocidad del torpedo (normalmente 40-45 nudos). El torpedo tenía que lanzarse con el avión horizontal: si el morro estaba hacia arriba, el torpedo daba en el agua en posición plana y rebotaba por la superficie; si el morro estaba hacia abajo, el torpedo podía hundirse hasta el fondo.

Los principales acorazados estaban equipados para soportar ataques de torpedos. Muchos tenían un pantoque reforzado por debajo de la línea de flotación, *(véase abajo)*, que podía aguantar un impacto sin sufrir daños irreparables. Una vez detectado el avión atacante, los barcos podían adoptar una rápida acción evasiva moviéndose fuera de la trayectoria del torpedo. Mientras tanto, los barcos disparaban no sólo al avión sino que bombardeaban el mar a su alrededor para distraer la concentración del piloto con los múltiples chorros de agua.

900 m



el otro —que los alemanes describieron como una posibilidad de 1 sobre 100.000— dejó fuera de combate el aparato de gobierno del gran acorazado. Mientras los aviones suspendían la acción y regresaban a salvo al *Ark Royal*, el *Bismarck* ejecutó lentamente un amplio círculo mientras hacía esfuerzos inútiles por recuperar cierto control. Luego se estabilizó, tomando curso noroeste, que le iba a poner directamente en el camino del almirante Tovey.

Mientras se esforzaba por avanzar, el *Bismarck* fue interceptado por cinco destructores, enviados como pantalla antisubmarinos contra los grandes barcos de Tovey, y se desarrolló un combate en retirada en las aguas agitadas y en plena oscuridad, iluminadas por las frecuentes bengalas británicas. Ni los torpedos de los destructores ni los cañones del *Bismarck* consiguieron hacer blanco, pero los marinos alemanes sabían que, en cuanto se hiciera de día, su destino estaría sentenciado.

El último acto de este trágico drama marítimo, que había durado ocho días y que abarcó todo el Atlántico Norte, empezó poco después de las 08.45 del 27 de mayo, cuando los acorazados *King George V* y *Rodney* entraron en combate con el *Bismarck*. Su tripulación luchó lo mejor que pudo hasta las 09.31, momento en que calló su último cañón. Durante otra hora, el deteriorado barco alemán continuó sometido a un castigo terrible. Sus torpedos estallaron en pedazos y la bodega ardió ferozmente, pero no se hundió.

Para entonces, la mayor parte de los barcos británicos de la zona se vieron obligados a dirigirse a otros lugares por el peligro de quedarse sin combustible. Tovey dio orden al *Dorsetshire*, que se alejaba y que aún disponía de torpedos, que se acercara un poco más y que rematara al *Bismarck*. Sin embargo, los alemanes afirman que antes de que esto pasara, encendieron las cargas de barreno en su casco y abrieron los grifos del mar. Quienquiera que fuera responsable de administrar el golpe de gracia, el resultado fue el mismo. EL gran barco empezó a escorarse y a zozobrar yéndose a la banda, y comenzó a hundirse por la popa a las 10.39, con las banderas todavía al viento.

Con el hundimiento del *Bismarck* se vengó el *Hood*. Ahora le tocaba a Gran Bretaña alegrarse por la victoria, y a Alemania le tocaba llorar el hundimiento de su buque de guerra más importante. Hitler, cuya Kriegsmarine nunca había sido fuerte, se dio cuenta de que un destino similar le esperaba al puñado de grandes buques de superficie una vez que fueran detectados en el mar. Por lo tanto, ordenó que en el futuro no se enviaran barcos de guerra al Atlántico, lo que redujo enormemente la amenaza del *Scharnhorst*, el *Gneisenau* y el *Tirpitz* (el hermano pequeño del *Bismarck*) e hizo que el almirante supremo Raeder comentara: «La pérdida del Bismarck tuvo un efecto decisivo sobre la guerra en el mar».

Bismarck: las secuelas

El hundimiento del *Bismarck* fue profundamente importante. Churchill escribió más tarde: «Si hubiera escapado, los efectos morales de su existencia continuada, así como los daños materiales que podría haber provocado, hubieran sido desastrosos. Nuestra capacidad para controlar los océanos habría provocado muchos recelos, que se habrían propagado por todo el mundo para nuestro detrimento e inquietud.»

Hubo otro resultado igualmente importante. Hitler empezó a perder la fe en el almirante supremo Raeder (quien fue reemplazado por Dönitz) y en el concepto de una gran flota de superficie. De hecho, finalmente llegó a creer que todos los grandes barcos de guerra alemanes debían ser inutilizados, desmantelados y su acero utilizado para fabricar tanques que se desplegarían en el Frente Oriental.

A partir de aquel momento, todas las instalaciones de construcción se iban a emplear para fabricar submarinos. Si esto se hubiera puesto en marcha con anterioridad, y la fuerza de submarinos se hubiera incrementado hasta alcanzar una fuerza numérica de 300, como Dönitz había propuesto repetidamente, el resultado de la batalla del Atlántico —que, en cualquier caso, era disputado— pudiera haber sido diferente. Si Gran Bretaña se hubiera derrumbado, las consecuencias habrían sido demoledoras, sobre todo porque no hubiera habido una base de lanzamiento para el desembarco de Normandía en 1944.



Miembros de la tripulación del *Bismarck* en un esfuerzo sobrehumano en medio del Atlántico frío y manchado de petróleo, a la espera del rescate por el *Dorsetshire* y el destructor *Maori*. Ciento diez hombres habían sido izados a bordo cuando sonó la alarma de un submarino, y los barcos no tuvieron otra opción que abandonar rápidamente la zona, dejando aproximadamente 700 supervivientes para que se ahogaran. Un barco de aprovisionamiento y un submarino alemanes rescataron entre ambos a otros cinco hombres, que en total sumaban 115 hombres salvados de una tripulación compuesta por 2.200 hombres.

Durante el breve intercambio de salvas antes de que el *Hood* se hundiera, el *Bismarck* fue agujereado en la parte delantera y en un depósito de combustible. Arrastrándose con la proa baja y dejando una delatadora capa de petróleo, se separó del *Prinz Eugen* para intentar llegar a puerto, en la Francia ocupada por los alemanes. Durante 31 horas, entre el 25 y el 26 de mayo, el *Bismarck* consiguió eludir a sus perseguidores, pero luego volvió a ser detectado a 1.110 km de la costa francesa.

Los buques británicos se quedaban sin combustible y no podían darle alcance a menos que lo ralentizaran aún más. De modo que, a las 19.10 del 26 de mayo, 15 bombarderos torpederos Swordfish del portaviones *Ark Royal* fueron lanzados contra el *Bismarck*, al que alcanzaron hacia las 20.50. Durante media hora atacaron atravesando una devastadora barrera antiaérea y consiguieron inutilizar su aparato de gobierno. Su destino estaba sentenciado: el *Bismarck* fue hundido por el fuego de la artillería a la mañana siguiente.

El ataque de aviones Swordfish se ejecutó con un tiempo horroroso. Las nubes bajas y la lluvia limitaban la visibilidad de los tres hombres de cada tripulación, en las carlingas abiertas de sus anticuados aviones, mientras el *Bismarck* tenía que enfrentarse a un ventarrón de fuerza 8 y un mar muy revuelto.

Los aviones de los subvuelos 3 y 4 atacaron desde un cuarto de babor (1). Uno de sus torpedos alcanzó el objetivo pero no provocó un daño significativo.

El armamento antiaéreo del *Bismarck* (2) era formidable: 32 cañones, dieciséis de 110 mm y dieciséis de 37 mm. No obstante, ningún Swordfish fue derribado y todos regresaron al *Ark Royal*, aunque tres se estrellaron en el momento del aterrizaje.

El torpedo que destrozó el aparato de gobierno del *Bismarck* procedía de uno de los dos Swordfish del subvuelo 2, que se aproximó por el cuarto a estribor (3). Los pilotos, el teniente «Feather» Godfrey-Faussett y el subteniente Kenneth Pattisson, hicieron descender sus biplanos desde 9.000 pies hasta casi tocar las olas para lanzar su ataque. En un momento estuvieron tan bajos que volaban por debajo del fuego antiaéreo del *Bismarck*: los artilleros no podían bajar sus armas lo suficiente como para hacer fuego.

El *Bismarck* fue inmovilizado por un torpedo de 46 cm, que lo alcanzó por debajo de la línea de flotación en el lado de estribor en la popa (4). Con el aparato de gobierno destrozado y el timón atorado, el barco dio dos círculos fuera de control, luego se estabilizó en un curso inalterable nornoroeste, directamente hacia los barcos de guerra británicos que se acercaban.